SENIN

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 7 (84) ■ 2005

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN

- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1/2005
  - Nr. 2/2005
  - Nr. 3/2005
  - Nr. 4/2005
  - Nr. 5/2005
  - Nr. 6/2005
- Nr. 7/2005
  - CUPRINS
    - Agendă (4)
    - Interviu – comandantul Forțelor Aeriene Operaționale (6)
    - Decolările escadrilelor – Baza 71 Aeriană (8)
    - Eveniment – Ziua Armatei Române (11)
    - Exercițiu bilateral – "Lone Foil 2005" (14)
    - Miting aerian –"Arhanghel 2005" (16)
    - "Cooperative Sarex – 2005" (20)
    - NATO – în schimbare (22)
    - Album "Cer Senin" (26)
    - Forțele aeriene în lume (28)
    - Aerospațiale (34)
    - Artileria antiaeriană după război (36)
    - Expomil – 2005 (41)
    - Remember – luna octombrie (44)
    - Managementul stresului (46)
    - Am primit la redacție (48)
    - La închiderea ediției (50)
- LECTURĂ PLĂCUTĂ!

Eveniment

Pagina 12

Misiune de excepție

Pagina 20

Instrucție

Pagina 14

Reportaj

Pagina 8

Interviu

Pagina 6

Semnătură descifrabilă

Pentru cei mai mulți dintre oameni, semnătura este un act de onoare.

Este semnul vizibil al unei responsabilități asumate și imaginea condensată a personalității umane din umbra faptei săvârșite. Este girul împuternicirii, pecetea legalității și sigiliul fără margini peste o înfăptuire restrânsă la esența ei, adunată deasupra unui semn simplu, de încheiere. Este pașaportul acțiunii. Simbolul libertății, autentificat de fapte. Garanția convențională a unei capabilități.

Sub cerul păsărilor, în lumea oamenilor, pentru care câmpul de bătălie se întinde de la soare până la noi, iar prima linie îmbracă pământul aterizărilor, semnătura este piatra de început și cheia de boltă a fiecărui zbor. A oricărei misiuni. Stâlpul secundelor păgâne, balanța încrucișată în cătarea armei ațintite spre cerul confruntărilor războinice, rafala de pluș a "ochilor" radar și urgia de foc a rachetei lansate. Sub semnătură se iau în primire aeronavele, cu semnătură se validează zborurile, prin semnătură pilotul dă mersului biped aripi și spune "rămas bun" cerului.

Sunt oameni cu semnături elaborate, greu de descifrat, îngemănând o simbolistică personală și o criptografie consacrată, exersate îndelung și finisate de vreme. Dar sunt și semnături simple. Ca oamenii.

Semnăturile sunt ca și zborurile. Între repere stricte și cu finalitate determinată, purtând cu sine aburul cald al omului nevăzul, semnătura tangentează zborul și lasă în urmă semnul trecerii, ca o dâră de condensare în gerul uscat al înălțimilor. Și astfel, devine clară și limpede ca un zbor.

Dar, zborul trece. Se duce în amintire, strângând la un loc părți de viață trăită în aer, între baierele unei realități palpabile, împletind firele nevăzute ce leagă omul de cer și fac din zbor un înscris lizibil.

Decolat pentru a salva o viață de om, sau fulgerând noaptea cu tunetul forțajului într-o interceptare oportună, bătătorind rutele aeriene dintre Estul Europei și Vestul Asiei, sau schimbând fusele orare cu repeziciunea zborului supersonic, patrulând deasupra zonelor fierbinți, sau coborând pe pământ rosturile solidarității umane iscate la vreme de potop, pilotul semnează.

Dus fiind zborul, semnătura rămâne. Punct fix la capătul unei fapte. A unei împliniri.

Descifrabilă semnătură.

Căpitan-comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

11-18 septembrie 2005

ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE A PARTICIPAT LA REUNIUNEA OFICIALĂ A ABSOLVENŢILOR UNIVERSITĂŢII NAŢIONALE DE APĂRARE (NDU) A STATELOR UNITE ALE AMERICII

În perioada 11–18 septembrie 2005, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent GHEORGHE CATRINA,** a luat parte la cea de-a doua întâlnire a absolvenţilor internaţionali ai Univeristăţii Naţionale de Apărare (NDU) a Statelor Unite ale Americii, la care au mai participat 73 din foştii studenţi ai celor două facultăţi militare americane. Reuniunea oficială de la Washington DC s-a desfăşurat într-o atmosferă cordială, de caldă camaraderie şi respect mutual, contribuind la mai buna cunoaştere reciprocă.

Gazdele americane au prezentat pe larg foştilor studenţi ai NDU un set de probleme legate de: ■ importanţa deosebită acordată de guvernul Statelor Unite programului de pregătire a studenţilor internaţionali, conţinutul şi evoluţia acestui program; ■ principalele schimbări survenite în ultimii ani în programele de învăţământ ale celor două facultăţi din cadrul Universităţii Naţionale de Apărare, între care şi introducerea cursului destinat combaterii terorismului; ■ modalităţile de accesare a bazelor de date destinate programelor de învăţământ din bibliotecile americane; ■ viziunea politico-militară a responsabililor Pentagonului asupra principalelor evenimente internaţionale; ■ rolul Departamentului pentru Siguranţa Teritorială în rezolvarea situaţiilor interne de criză provocate de ultimele fenomene naturale catastrofale; ■ programul guvernului Statelor Unite de stabilizare şi reconstrucţie a diferitelor regiuni ale globului; ■ perspectivele luptei antiteroriste şi ale stabilităţii strategice în lume; ■ priorităţile strategice ale Administraţiei George W. Bush; ■ perspectivele politice pentru Europa şi Asia. Pe marginea acestei informări au avut loc discuţii deosebit de interesante şi utile.

În cadrul reuniunii, un număr de patru generali, absolvenţi străini ai NDU, care s-au remarcat în diferite misiuni internaţionale în favoarea păcii, au fost recompensaţi cu expunerea fotografiilor în Holul de Onoare al Universităţii, activitate la care a participat şi amiralul Edmund Giambastiani, vicepreşedinte al Statului Major Întrunit.

De asemenea, participanţii la festivităţile şi simpozionul de la Universitatea de Apărare a SUA au vizitat noul Memorial dedicat Celui De-al Doilea Război Mondial, precum şi noul sediu al Muzeului Aerului şi Spaţiului.

Pe timpul vizitei în SUA, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a avut o întâlnire de lucru cu Bruce Lemkin, subsecretarul de stat al Forţelor Aeriene pentru Afaceri Internaţionale, care şi-a manifestat interesul pentru programul românesc de dotare cu avioane multirol. Cu acest prilej, demnitarul american a propus trimiterea în SUA a trei ofiţeri din Forţele Aeriene Române, care să se familiarizeze cu operarea avionului F-16. Fondurile necesare acestei activităţi vor fi asigurate de guvernul american, prin JCTP (Joint Contact Training Program – Programul de Pregătire Comun).

Agenda de lucru a vizitei a cuprins şi participarea şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române la Conferinţa AFA (Air Force Association – Asociaţia Forţelor Aeriene), prilej cu care generalul-locotenent Gheorghe Catrina a avut o întâlnire de lucru cu generalul Michael Moseley, şeful Statului Major al USAF, care şi-a manifestat intenţia de a reveni în România, după ce, cu câţiva ani în urmă, a participat la Mitingul Aerian Internaţional de la Timişoara.

19-21
septembrie 2005

VIZITA DE LUCRU A ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN FRANŢA

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent GHEORGHE CATRINA,** a efectuat, în perioada 19–21 septembrie a.c., o vizită de lucru în Franţa, la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Franceze, **generalul de armată Richard Wolsztynski.**

Pe timpul vizitei, delegaţia militară română a fost oaspetele Bazei 117 Aeriană, Bazei 705 Aeriană Tours, Bazei 921 Aeriană Taverny, Bazei 709 Aeriană Cognac, precum şi Comandamentului Şcolilor Forţelor Aeriene. Cu acest prilej, gazdele au prezentat pe larg istoria de o sută de ani a aviaţiei franceze, componenţa şi misiunile Forţelor Aeriene Franceze în momentul de faţă, relevându-se prezenţa, pe toate continentele, a unor baze aeriene franceze dispunând de multiple capabilităţi de dislocare rapidă, în orice situaţie.

De asemenea, a fost prezentat sistemul actual francez de pregătire de luptă a piloţilor pe două faze de antrenament, precum şi a simulatoarelor de zbor şi a avioanelor destinate antrenamentului (ALPHA JET – pentru faza a doua). Gazdele s-au referit şi la organizarea, misiunile şi capabilităţile Centrului de Operaţii Aeriene (CDAOA), detaliind modul şi procedurile de acţiune pentru gestionarea spaţiului aerian naţional.

Delegaţia română a luat cunoştinţă, în cadrul CASPOA, despre modul de instruire a ofiţerilor francezi şi străini în domeniul comenzii/controlului aerian.

În cadrul convorbirilor oficiale au fost abordate şi probleme referitoare la organizarea şi structura actuală ale Forţelor Aeriene Române, planurile de perspectivă şi principalele domenii de reformă, modul de desfăşurare a procesului de selectare, formare, instruire şi perfecţionare profesională a personalului categoriei noastre de forţe.

Tematica discuţiilor bilaterale a mai cuprins aspecte legate de posibilităţile pe care le are partea română în ce priveşte asigurarea transportului strategic cu aeronave C-130 Hercules, precum şi de misiunile, rolul şi perspectivele apărării aeriene în cadrul NATO (NATINEADS).

Întreaga vizită s-a desfăşurat într-o atmosferă de caldă prietenie şi înţelegere, punând în evidenţă raporturile cordiale dintre cele două părţi, dorinţa comună de a dezvolta şi multiplica legăturile de colaborare dintre Forţele Aeriene Române şi Forţele Aeriene Franceze.

Ştiri pe scurt

■ Reuniunea Comitetului pentru Hardware al Organizaţiei pentru Managementul Sistemului de Comandă-Control Aerian al NATO (09 – 15.10, Polonia–Varşovia).

■ Reuniunea Comitetului pentru Navigaţie, Comunicaţii şi Supraveghere al Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian (04 – 08.10, Belgia–Bruxelles).

■ Conferinţa Comandanţilor Forţelor Aeriene (01–05.10, Turcia–Izmir).

■ Participare la misiunea „CER DESCHIS" – Germania şi România deasupra Serbiei şi Muntenegru (03–07.10, Serbia-Muntenegru).

■ Conferinţa anuală a Membrilor Grupului Tehnic de Coordonare a Aeronavelor C-130 (16–30.10, SUA–Atlanta).

■ Reuniunea Comitetului NATO pentru Apărare Aeriană (10–15.10, Belgia–Bruxelles).

■ Vizita unui grup de studenţi militari români la Academia Forţelor Aeriene din Cehia (17–20.10, Cehia–Brno).

■ Reuniunea Comitetului pentru Software al Sistemului de Comandă-Control Aerian al NATO (25–29.10, Belgia–Glons).

■ Reuniunea grupului de lucru pe probleme de transport aerian (17–21.10, Turcia–Istanbul).

■ Reuniunea Grupului experţilor tehnici în electronică pentru apărarea aeriană al Comitetului NATO pentru Infrastructură (16–22.10, Portugalia–Estoril).

■ Participarea Comandantului Comandamentului Operaţional Aerian Principal, general de flotilă aeriană Fănică Cârnu, la Reuniunea Extraordinară a Comitetului Director al Organizaţiei pentru Managementul Sistemului de Comandă-Control al NATO (17–18.10, Belgia–Bruxelles).

■ Seminarul Biroului de Programe Regionale al Organizaţiei pentru Managementul Sistemului de Comandă-Control Aerian al NATO (24–26.10, Belgia–Bruxelles).

Comandantul Forţelor Aeriene Operaţionale şi comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal, domnul general de flotilă aeriană
FĂNICĂ CÂRNU

COMANDAMENTUL OPERAȚIONAL AERIAN PRINCIPAL –

o structură la nivelul cerințelor Alianței Nord-Atlantice

– În această etapă de profunde clarificări conceptuale, de aliniere la standardele NATO, vă adresez, domnule general de flotilă aeriană, rugămintea de a ne preciza locul şi rolul Comandamentului Operaţional Aerian Principal (COAP) în structura de comandă-control naţională şi în cadrul Alianţei Nord-Atlantice.

– **Comandamentul Operaţional Aerian Principal** este structura specializată a Statului Major al Forțelor Aeriene care realizează controlul operațional al forțelor și mijloacelor, atât pe timp de pace, pentru instrucția în zbor, rezolvarea unor situații de urgență, intervenții la calamități și participarea la operații de stabilitate și sprijin în teatrele de operații, cât și în situații de criză și conflict, pentru planificarea și executarea operațiilor aeriene. În fapt, pe înțelesul tuturor, COAP răspunde de apărarea spațiului aerian al țării, de siguranța traficului aerian, precum și de întrebuințarea forțelor care acționează în mediul aerian, fiind singura structură din armată abilitată, înzestrată și pregătită în acest sens.

Pe timp de pace, COAP exercită controlul operațional (OPCON) asupra forțelor puse la dispoziție de Statul Major al Forțelor Aeriene prin transfer de autoritate și asupra forțelor de apărare aeriană, aflate în serviciul de luptă, din cadrul Forțelor Terestre și Navale.

Pe timp de criză şi conflict, COAP asigură Componenta Aeriană a COpÎ. Componenta Aeriană exercită controlul operațional (OPCON) asupra forțelor aeriene operaționalizate și asupra forțelor de apărare aeriană din cadrul Forțelor Terestre și Navale.

Datorită relațiilor strânse dintre atribuțiile și responsabilitățile Componentei Aeriene, a cerințelor de control al spațiului aerian și apărarea aeriană, comandantul acesteia reprezintă **Autoritatea de Control a Spaţiului Aerian** (ACSA) și îndeplinește și funcția de **comandant al Apărării Aeriene** (Ap.A).

Încă din timp de pace, forțele și mijloacele destinate supravegherii aeriene, Poliției Aeriene și comenzii-controlului acestora, în funcție de situație, își pot executa misiunile sub comanda NATO. În acest sens, Centrul de Comandă Raport din COAP exercită comanda și controlul forțelor de supraveghere aeriană și Poliție Aeriană sub autoritatea SACEUR, în subordinea CAOC-ului în a cărui zonă de responsabilitate se află, nivelul de pregătire și dotare a acestora permițând transferul de autoritate încă din prima zi a integrării în Alianță.

În caz de agresiune asupra României, ministrul apărării naționale transferă autoritatea asupra forțelor aeriene operaționalizate către Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate din Europa (SACEUR). În această situație, conducerea acțiunilor forțelor aeriene puse la dispoziția NATO se realizează de către Comandamentul Componentei Aeriene (CCAir), prin Centrul de Operații Aeriene Multinațional (CAOC) în a cărui subordine se află Centrul de Comandă Raport (CRC) din COAP.

– Este cunoscut faptul că, la finalul anului 2004, s-au cristalizat unele idei şi direcţii privind „unificarea" comandamentelor operaţionale. Vă rog, domnule general, să ne precizaţi stadiul de aliniere la structurile Alianţei, din acest punct de vedere, precum şi nivelul de actualizare a legislaţiei naţionale pentru atingerea acestui obiectiv.

– De fapt, a fost vorba despre așezarea relațiilor de comandă-control în ordinea firească a lucrurilor, pentru ca efortul militar realizat de către toate structurile luptătoare din armată să fie oportun și eficient. Bineînțeles că experiența și modelele structurilor NATO în domeniu au stat la baza discuțiilor respective.

Planificarea și executarea viitoarelor operații necesită creșterea rolului abordării întrunite și multilaterale. Viitoarele operații vor fi mai complexe și multidimensionale, iar forțele vor trebui să se adapteze cu rapiditate la schimbările operaționale, de la lupta de mare intensitate la operații de pace și stabilitate.

Putem afirma că Forțele Aeriene se află în plin proces de aliniere la structurile Alianței, proces în care s-au făcut și se fac pași importanți. Accentul s-a pus și se va pune pe îndeplinirea următoarelor cerințe:

- adaptarea legislației naționale pentru a permite: utilizarea spațiului aerian național de către mijloace de apărare aeriană ale Alianței; transferul de autoritate și trecerea unor unități de apărare aeriană națională sub comanda și controlul operațional ale Comandantului Suprem al Forțelor Aliate din Europa; prezența unor forțe ale unor state membre NATO pe teritoriul României pentru întărirea apărării aeriene în unele situații;
- asigurarea capabilităților pentru: schimbul de informații radar cu sistemul NATO; comunicații militare necesare transmiterii situației aeriene și a ordinelor de misiune; asigurarea infrastructurii (aerodromuri) pentru acțiunile de Poliție Aeriană; implicarea autorităților naționale aeronautice în utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în pregătirea operatorilor de trafic aerian civil pentru dirijarea aeronavelor NATO, în conformitate cu procedurile Alianței și integrarea senzorilor radar civili în sistemul național de supraveghere; actualizarea concepției și a planurilor pentru apărarea aeriană integrată a României, pentru a reliefa noul statut al țării noastre în cadrul Alianței;
- asigurarea condițiilor de integrare a spațiului aerian și a forțelor de apărare aeriană în sistemul NATO, avându-se în vedere: numărul, compunerea și tehnica cu care vor fi dotate forțele puse la dispoziția SACEUR; restricțiile impuse de România privind utilizarea acestor forțe; desemnarea autorității naționale pentru controlul spațiului aerian și stabilirea responsabilităților acesteia;
- adoptarea procedurilor, standardelor, limbajului comun, stărilor de pregătire pentru luptă, în funcție de decizia națională și asumarea comenzii operaționale, pentru îndeplinirea misiunilor în cadrul Alianței;
- asigurarea participării la misiuni și exerciții multinaționale.

– În evoluţia în cariera militară, pentru ofiţeri şi subofiţeri, având în vedere prevederile „Ghidului carierei militare" şi, deopotrivă, necesităţile Forţelor Aeriene Operaţionale, care credeţi că este etapa optimă pentru a

ocupa funcţii în Centrul de Operaţii Aeriene?

– Întrebarea dumneavoastră necesită mai multe răspunsuri, deoarece atunci când vorbim de componenta umană trebuie să ne gândim la mai multe aspecte. Unul din acestea este legat de pregătirea de bază pe care trebuie s-o aibă un aspirant la o funcţie în Centrul de Operaţii Aeriene. Ea trebuie să-şi aibă un fundament în pregătirea acumulată în instituţia de învăţământ absolvită, fiind apoi perfecţionată prin cursuri de specialitate organizate atât în cadrul instituţiilor militare de învăţământ, cât şi în unităţi sau chiar în Centrul de Operaţii Aeriene. În momentul de faţă, ţinem o strânsă legătură cu toate instituţiile militare de învăţământ pentru ca, împreună, să putem să găsim soluţia cea mai bună privind programa şi procesul de învăţământ, potrivit cerinţelor funcţiilor din statul de încadrare al Centrului de Operaţii Aeriene. Nu ne limităm însă la aceasta. Spre exemplu, un bun ofiţer de radiolocaţie, care în cadrul Centrului de Operaţii Aeriene va ocupa o funcţie foarte probabil în cadrul compartimentului supraveghere aeriană, va avea nevoie de o pregătire suplimentară pentru cunoaşterea şi lucrul cu aparatura de supraveghere aeriană automatizată. Prin analogie, un navigator cu dirijarea, oricât de pregătit şi talentat ar fi, are nevoie să cunoască specificul dirijării la interceptare de la aparatura automatizată şi procedurile standard NATO care se aplică în Centrul de Operaţii Aeriene. În acest sens, organizăm cursuri cu personalul din unităţile subordonate pentru cunoaşterea specificului muncii cu aparatura automatizată de comandă-control. Acest lucru are o dublă utilitate: asigură personal pregătit să lucreze în cadrul Centrului de Operaţii Aeriene, dar şi în viitoarele structuri ale Sistemului de Comandă-Control Aerian Naţional (SCCAN).

În concluzie, un ofiţer foarte bine pregătit în SAFA, cu abilităţi pe domeniul funcţiei şi cu o minimă experienţă profesională în unitatea de luptă, poate aspira la încadrarea unei funcţii în COAP dacă îndeplineşte criteriile „Ghidului de carieră militară“, urmând ca specializarea pe post s-o efectueze în noua structură.

– Cum apreciaţi, domnule general, pregătirea forţelor operaţionale care execută serviciul Poliţie Aeriană?

– Pot afirma fără să greşesc că pregătirea forţelor operaţionale care execută serviciul Poliţie Aeriană a început încă înainte de accederea oficială a României în NATO. Pentru executarea unei astfel de misiuni – specifică în timp de pace în cadrul sistemului de apărare aeriană integrată al NATO (NATINADS) – trebuie îndeplinite trei condiţii: să ai personal navigant şi de sol pregătit să acţioneze conform standardelor Alianţei pentru această misiune, să dispui de un echipament de comandă-control care împreună cu senzorii radar şi sistemul de comunicaţii să se încadreze în cerinţele minime militare ale NATO şi, nu în ultimul rând, să ai, la nivelul bazelor aeriene, aeronave şi infrastructura necesară care să asigure executarea acestor misiuni la standardele stabilite. Pentru implementarea standardelor şi menţinerea Forţelor Aeriene operaţionale la nivelul acestora au fost necesare eforturi intense atât la palierul conducerii Forţelor Aeriene şi al unităţilor, cât şi al personalului desemnat pentru astfel de misiuni.

A fost demarat un program intens de pregătire a piloţilor din bazele aeriene şi a navigatorilor cu interceptarea din Centrul de Operaţii Aeriene pentru executarea misiunilor de Poliţie Aeriană. Există şi lecţii învăţate, de care ţinem seama în vederea îmbunătăţirii executării acestor misiuni. Le vom avea în vedere şi în pregătirea executării viitoarelor misiuni dincolo de graniţele ţării, pentru că, doresc să precizez, România pregăteşte participarea la asigurarea serviciului Poliţie Aeriană pentru ţările baltice în a doua parte a anului 2007.

Evaluările făcute până acum pe linia executării serviciului Poliţie Aeriană de către specialişti ai NATO ne-au adus calificative foarte bune. Ele şi-au găsit acoperirea şi în practică. În lunile martie şi aprilie, când ne-am confruntat cu două situaţii de utilizare neautorizată a spaţiului aerian românesc, aeronavele din serviciul Poliţie Aeriană nu s-au mai ridicat în aer în scop de antrenament, ci ca să aducă aeronavele respective în legalitate, prin aplicarea procedurilor specifice pentru astfel de situaţii. Misiunile au fost îndeplinite cu succes, iar rezultatele lor au fost raportate pe linie NATO, dând celor cu care lucrăm în acest mediu încrederea că acolo, la graniţele Alianţei, există un aliat pe care se pot baza.

Ne bucură paşii reuşiţi până acum, dar drumul integrării este unul lung, care cere implicarea tuturor şi avem convingerea că, la sfârşitul lui, aprecierile celorlalţi membri ai Alianţei la adresa noastră vor fi unele elogioase, care ne vor da, fără îndoială, satisfacţia unei munci bine făcute.

– Exerciţiile internaţionale de pregătire şi antrenament în comun cu forţele NATO sunt un barometru. Vă rog să ne sintetizaţi, domnule general, rezultatele anului 2005, prin prisma participării Forţelor Aeriene Operaţionale la misiuni interne şi internaţionale.

– Instruirea forţelor operaţionale prin exerciţii a avut în vedere atât planul multianual de operaţionalizare a Forţelor Aeriene destinate NATO, scopurile şi obiectivele generale ale activităţilor de instruire prin exerciţii (naţionale, bilaterale şi internaţionale), repartizarea unitară a acestor activităţi la nivelul unităţilor din cadrul Forţelor Aeriene, dinamica de pregătire şi capacitatea de efort a personalului implicat, cât şi disponibilitatea tehnică.

Analizând din punct de vedere numeric exerciţiile desfăşurate în ultimii ani se poate spune că acestea au cunoscut o creştere graduală. De asemenea, acestea au devenit mai complexe, cum este şi firesc, cuprinzând o arie mai largă de misiuni, proceduri şi standarde utilizate.

Referindu-ne strict la exerciţiile planificate a se desfăşura în anul 2005, putem afirma cu certitudine că au fost îndeplinite obiectivele operaţionale planificate pentru personalul implicat în organizarea şi, în special, în desfăşurarea acestora.

Au fost executate 9 exerciţii bilaterale şi 2 exerciţii multinaţionale, unde participanţii au avut rezultate foarte bune şi au demonstrat capacitatea operaţională a comandamentului de a dăsfăşura cu succes pachetele de misiuni negociate în cadrul Conferinţei de Planificare alături de partenerii din Alianţă.

De asemenea, Forţele Aeriene Române au executat peste 27 de exerciţii în cadrul instrucţiei operaţionale a forţelor, cât şi în sprijinul altor categorii de forţe ale armatei.

Analizând fiecare exerciţiu în parte se pot identifica obiective specifice, a căror îndeplinire este în legătură cu etapele de instruire parcurse de forţele aflate în pregătire în bazele aeriene.

Prin participarea la aceste exerciţii, personalul comandamentului şi-a dezvoltat deprinderile privind procesul de planificare şi desfăşurare a instrucţiei operaţionale, acumulând noi informaţii privind standardele operaţionale şi procedurile utilizate în cadrul NATO. De asemenea, a fost perfecţionat sistemul de lucru cu unităţile din Forţele Aeriene.

Se impune participarea în continuare a Forţelor Aeriene Române la exerciţii aeriene bilaterale şi multinaţionale, atât în ţară, cât şi peste hotare, în vederea îndeplinirii obiectivelor forţei, pentru pachetele de forţe destinate NATO.

– Vă mulţumim foarte mult, domnule general de flotilă aeriană!

A consemnat
căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

DECOLĂRILE ESCADRILELOR

La capătul unei călătorii obositoare, am ajuns din nou la aviatori "acasă". De această dată, la „șoimii" Bazei 71 Aeriană, comandate de comandorul Ion Avram. Era o dimineață mohorâtă, rece și neprimitoare. În schimb, gazdele noastre s-au întrecut în ospitalitate și camaraderie sinceră. Și aveau motive întemeiate să fie bucuroase, senine la chip și deosebit de volubile. „Lăncierii" se întorseseră, mai mult decât mulțumiți de prestația lor, din primul exercițiu real sub comandă aliată – „NATO Air Meet 2005 – Bold Avenger", desfășurat în Norvegia –, iar elicopteriștii mai „bifaseră" îndeplinirea cu succes a încă unei importante misiuni umanitare: salvarea din calea apelor a mai multor persoane și bunuri materiale. Iar escadrilele pregăteau, cu temeinicie, alte și alte decolări spre performanță. Ofițerul de relații publice al Bazei, locotenent-comandorul Marian Dobre, ne-a facilitat „accesul" la toate informațiile de care am avut nevoie pentru documentarea noastră, ne-a condus, dându-ne explicații docte (doar a fost pilot supersonist!), prin toate „punctele fierbinți" ale cazărmii și aerodromului. Și iată ce am aflat:

„AM ACȚIONAT, TOT TIMPUL, LA STANDARDELE ȘI EXIGENȚELE NATO!"

Aprecierea de mai sus aparține **comandorului Octavian Nițulescu,** locțiitorul comandantului Bazei 71 Aeriană și șeful detașamentului român care a participat la exercițiul **„NATO Air Meet 2005 – Bold Avenger".** De la domnia sa am aflat și toate detaliile privitoare la desfășurarea propriu-zisă a exercițiului de pe Baza Aeriană Oerland – Norvegia:

– „NATO Air Meet 2005" este unicul exercițiu real anual organizat exclusiv cu forțele și mijloacele Alianței Nord-Atlantice și destinat dislocării forțelor și mijloacelor în scopul operării de pe Baze Înaintate de Operare (DOB – Deplayble Operantig Base), creșterii nivelului de interoperabilitate al echipajelor, antrenării participanților în condiții asemănătoare angajării forțelor cu nivel ridicat de alertare (HRF – High Readiness Forces) ca Forță de Răspuns a NATO în operații aeriene de intensitate mare. În același timp, exercițiul din Norvegia (29 august – 16 septembrie 2005) a

reprezentat principalul instrument prevăzut de NATO în acest an pentru asistența țărilor nou integrate în Alianță și standardizarea pregătirii forțelor aeriene. (România a fost singurul participant dintre cei șapte noi membri ai Alianței).

Exercițiul s-a desfășurat după scenarii tactice complexe, într-un mediu exclusiv NATO, în teren necunoscut, în condițiile unei situații aeriene dense, concomitent cu simularea utilizării mijloacelor de apărare aeriană cu baza la sol (GBAD) și a celor de război electronic. Principalul obiectiv al exercițiului a constat în integrarea planurilor de operații proprii formațiilor și pachetelor de acțiune cu destinații tactice diferite în cadrul Operațiilor Aeriene Combinate (COMAO), concomitent cu întrebuințarea forțelor de pe un singur aerodrom. Au luat parte forțe și mijloace din 16 țări membre NATO, iar două au participat doar cu

observatori. În total, exerciţiul a „adunat” peste 1.400 de participanţi şi circa 85 de aeronave (de vânătoare şi atac la sol, de realimentare în zbor, de comandă/control, de transport aerian şi de război electronic), care au efectuat peste 900 misiuni de zbor.

Detaşamentul român a avut în compunere 43 de militari – piloţi, tehnicieni, personal de stat major şi 4 ofiţeri în rol de observatori – şi trei aeronave MiG-21 LanceR. „NATO Air Meet 2005" a fost conceput ca un exerciţiu aerian real pe două eşaloane, cu dublă partidă şi inamic marcat, în care parte din forţe a acţionat ca Forţă de Răspuns NATO, iar restul a simulat adversarul aerian. Componenta de zbor română a executat misiuni, în principal, în cadrul formaţiilor de zbor ale forţelor proprii, în pachete de acţiune formate din echipaje aparţinând SUA, Canadei, Olandei, Poloniei, Portugaliei, Greciei, Spaniei şi Danemarcei, prin rotaţie. Exerciţiul a cuprins două valuri de zbor pe zi: valul principal (circa 70 de aeronave) a executat misiuni „Offensive Counter Air”, „Defensive Counter Air” şi „Support Air Operations”, organizate în cadrul pachetelor de acţiune combinate (COMAO), iar valul suplimentar s-a axat pe navigaţie aeriană la mică înălţime, constituirea pachetelor de lovire pentru acţiune integrată şi combaterea ţintelor terestre senzitive. Aeronavele MiG-21 LanceR au executat misiuni exclusiv de interdicţie aeriană („Offensive Counter Air”), în condiţii de bruiaj radio şi radar, ziua.

De remarcat faptul că, deşi aflat la primul exerciţiu NATO de mare anvergură şi complexitate tactică, personalul bazei noastre a acţionat închegat, la standardele şi exigenţele Alianţei, demonstrându-şi profesionalismul, seriozitatea, disciplina, capacitatea de a se adapta rapid la orice situaţie, oricât de dificilă. Piloţii români au executat misiuni de zbor cu un ridicat grad de complexitate şi risc, în ritm susţinut, alături şi la acelaşi nivel cu partenerii lor de pe cele mai moderne şi performante tipuri de aeronave utilizate de NATO. Lucru observat şi recunoscut public de înşişi conducătorii exerciţiului, de toţi participanţii la „NATO Air Meet 2005 – Bold Avenger”.

Dar despre comportarea exemplară a celor 8 piloţi şi navigatori români ne-a vorbit pe larg **căpitan-comandorul Dan Ghica,** instructorul-şef coordonare zbor al Bazei şi locţiitorul pentru zbor al detaşamentului participant la exerciţiul din Norvegia. „Am executat cinci misiuni importante, în pachete de integrare formate din 40–50 aeronave, lovind simultan obiective aeriene sau de pe sol. Circa 75 la sută din zboruri s-au efectuat deasupra mării, în condiţii meteo dificile. Prima misiune am îndeplinit-o împreună cu **locotenent-comandorul Ilie Roşoiu:** interdicţie aeriană. Apoi, şi-au demonstrat măiestria în zbor şi abilităţile tactice **locotenent-comandorii Dan Păcuraru, Marin Mitrică, Adrian Motorga,** precum şi **căpitanii Sorin Avram, Constantin Andrei, Călin Hulea.** Am zburat împreună cu echipaje din Norvegia, SUA, Belgia, Franţa, Germania, Grecia, Polonia, ne-am înţeles perfect în limba engleză, am legat prietenii trainice. MiG-ul nostru s-a descurcat foarte bine, fiind apreciat de piloţii de pe aeronave mult mai performante... Am învăţat foarte multe din acest exerciţiu. Dar, înainte de toate, am învăţat **actul de comandă,** am înţeles mai bine valenţele şi semnificaţiile adevăratului **spirit de echipă“.**

La rândul său, **căpitan-comandorul ing. Lian Someşan,** şeful asigurării logistice al detaşamentului din Norvegia, ne-a vorbit cu multă satisfacţie despre „prima mare provocare” pentru activitatea de mentenanţă a specialiştilor Bazei 71 Aeriană, despre prestaţia deosebită a celor 25 de tehnicieni participanţi la „NATO Air Meet 2005". „Am făcut acolo ceea ce ştim noi mai bine să facem. Adică, să pregătim cum se cuvine aeronavele pentru zbor, să înlăturăm în timp util şi la parametrii corespunzători orice defecţiune apărută. Dar, sincer să fiu, prea multe n-am avut de remediat. MiG-ul nostru s-a comportat bine, a răspuns tuturor solicitărilor... De un real folos ne-au fost şi activităţile de „Air Cross Servicing” – noi să pregătim pentru zbor aeronavele celorlalţi participanţi la exerciţiu, iar tehnicienii lor să pregătească MiG-21 LanceR. Practic, tehnicienii români au dat consultanţă aeronavelor din 8 ţări participante la exerciţiu şi au primit de la tot atâtea, acordându-şi reciproc **certificate** de competenţă. Dintre specialiştii noştri s-au remarcat în mod deosebit **locotenent-comandorul ing. Adrian Mărgăritoiu, căpitanul ing. Paul Bodiş, căpitanul ing. Sorin Avram, maiştrii militari Augustin Păcuraru, Ion Hădărean, Gabriel Bălan, Gabriel Ghiran, Florea Cosmin** şi **Sorin Bonciu.** A fost o lecţie pe care o s-o învăţăm cât mai bine şi pe care sperăm s-o aplicăm cât mai des, indiferent de nivelul participării”.

„ELICOPTERIŞTII LUI TRANDAFIR”, „ELICOPTERIŞTII LUI IVANA”

Da, aşa sunt cunoscuţi, în cazarmă şi în afara ei, pe aerodrom şi mult dincolo de „casa” lor, cu precădere în rândul populaţiei

din împrejurimi şi nu numai, bravii elicopterişti din cele două escadrile ale Bazei 71 Aeriană – cea comandată de **căpitan-comandorul Adrian Trandafir** şi cea al cărei comandant destoinic este **căpitan-comandorul Florin Ivana.**

Camarazii de unitate îi cunosc, îi apreciază şi îi respectă sincer pentru profesionalismul lor ireproşabil, iar „civilii" – pentru promptitudinea cu care răspund la solicitările lor, nu o dată disperate, pentru omenia şi integritatea lor morală. Să explicăm, înainte de a dezvolta subiectul, acest al doilea aspect. **Numai în acest an, elicopteriştii Bazei 71 Aeriană – cei din Câmpia Turzii şi cei din Giarmata – au intervenit în şase rânduri pentru salvarea oamenilor şi a bunurilor lor de la revărsarea puhoaielor dezlănţuite de ploile torenţiale ce au căzut zile şi săptămâni la rând, efectuând peste 80 de ore de zbor de căutare-salvare.** De asemenea, „elicopteriştii lui Trandafir" şi „elicopteriştii lui Ivana" cooperează frecvent şi fructuos cu SMURD – Tg. Mureş, personal cu binecunoscutul **medic dr. Raed Arafat.** Iar misiunile MEDEVAC au devenit pentru ei un fel de cea de-a doua natură, un mod practic şi generos de a fi, de a-şi îndeplini menirea de militari, de oameni.

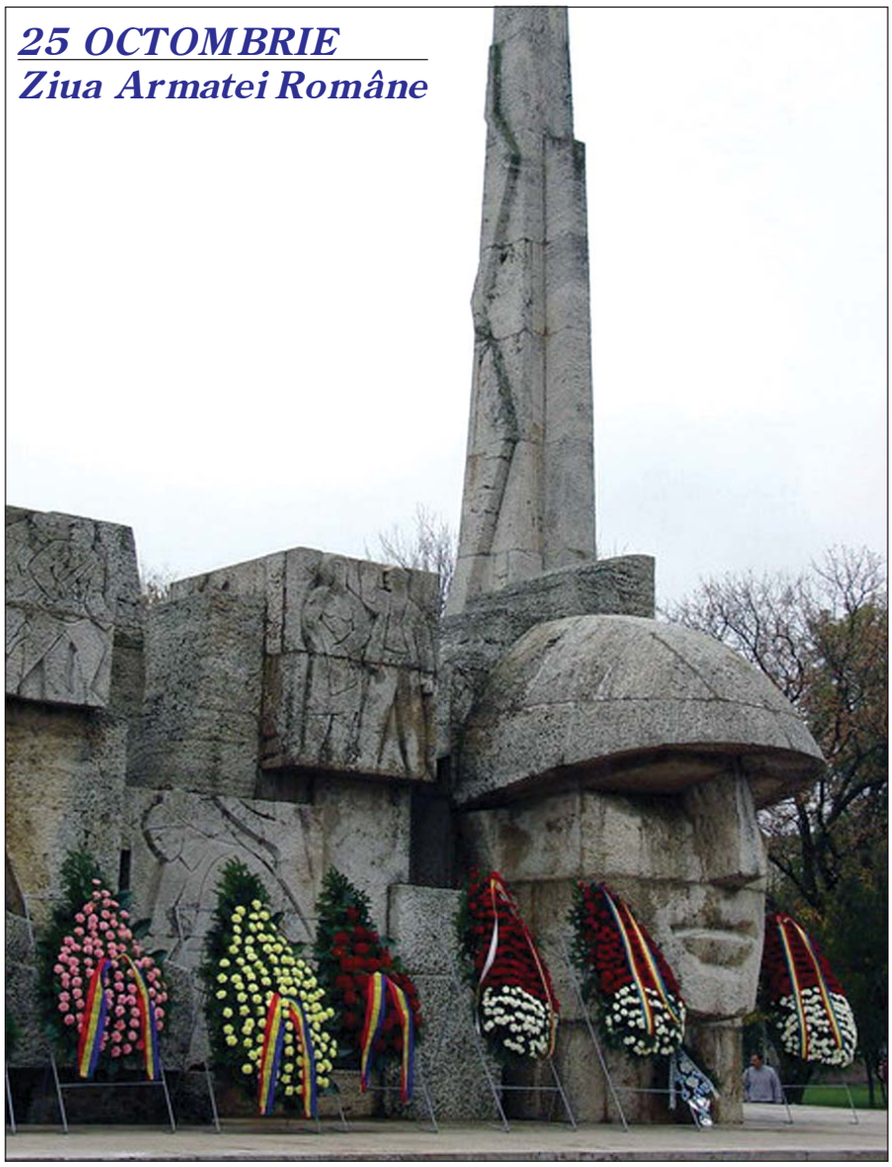
Dar să revenim la „elicopteriştii lui Trandafir", pe care i-am cunoscut mai bine chiar pe aerodromul unde îşi au, cum se spune, casa şi masa, bucuriile şi satisfacţiile profesionale. Deşi timpul era nefavorabil, iar plafonul norilor sub câteva sute de metri, programul de zbor s-a desfăşurat strict după plan, după algoritmul întocmit de şeful de stat major al bazei, **comandorul Gheorghe Matei.** Principalele scopuri ale zborului de instrucţie erau: confirmarea ca instructor de zbor în condiţii meteo grele a **căpitanului Valentin Lăzureanu;** obţinerea calificării de clasa a 3-a de către **locotenentul Iosif Gaşpar;** antrenarea a 10 piloţi, care, începând cu anul 2006, să poată fi dislocaţi, la dispoziţia NATO, în diferite locaţii din străinătate. Iar antrenamentul s-a desfăşurat după toate exigenţele regulamentare, după proceduri strict NATO, în condiţii de maximă securitate şi sub directa conducere a comandantului escadrilei, un împătimit al zborului, un om cu suflet bun şi nobil. L-am numit, desigur, pe căpitan-comandorul Adrian Trandafir, care a preferat, însă, să nu ne vorbească despre sine, ci despre minunaţii săi subordonaţi: **comandorul Marian Petruş, locotenent-comandorul Mircea Bucurenciu, locotenent-comandorul Laurenţiu Gabor, căpitanii Iurian Ovidiu** şi **Gabriel Stăncoiu, maiştrii militari Ştefan Jurubiţă, Ioan Bogdan, Dumitru Bisericescu** şi **Ioan Hanci.** Oameni cu totul dedicaţi profesiei lor, preocupaţi permanent de ridicarea nivelului de cunoştinţe, de închegare perfectă a echipajelor. Dar să-l ascultăm pe comandantul lor de escadrilă:

– Formăm o adevărată echipă, un colectiv care ştie ce vrea, ştie ce are de făcut şi se străduieşte să fie întotdeauna la înălţime. Din cei 22 de piloţi, bunăoară, 9 au calificarea de specialist clasa 1, 3 – clasa a 2-a, 4 – clasa a 3-a şi doar 6 nu sunt încă clasificaţi, fiind mai tineri şi cu ore mai puţine de zbor. Foarte curând, vor intra şi aceştia în cadenţa normală. În acelaşi timp, elicopteriştii escadrilei pe care o comand sunt oameni de suflet, gata să intervină oricând în ajutorul semenilor, al celor care se află în grav pericol. Aşa s-au dovedit a fi pe timpul intervenţiilor în ajutorul celor loviţi de ape, aşa s-au dovedit a fi când au fost chemaţi la Deva, pentru a transporta la spital trei persoane grav rănite, sau la Dej, în ajutorul a patru accidentaţi, aşa s-au dovedit a fi când, chemaţi în Munţii Făgăraş, au căutat ore în şir, riscându-şi propria viaţă, un bărbat care s-a rătăcit de la traseu şi a fost prins de vremea rea. De asemenea, elicopteriştii mei sunt neîntrecuţi în misiunile de căutare-salvare (MEDEVAC), în intervenţiile prompte la solicitările SMURD. Le mulţumesc tuturor, şi pe această cale, şi îi asigur de tot respectul meu!

Mai ploua încă, rece şi sâcâitor, când am părăsit Baza 71 Aeriană. Însă programul de instruire se desfăşura absolut normal, fără sincope, fără rabat de la calitate şi exigenţă. Escadrilele îşi pregăteau, cu sârg, noile decolări spre înalturi, spre performanţă. Semn că oamenii de aici îşi cunosc foarte bine condiţia de a fi, misiunile şi menirea. Semn că se simt, trup şi suflet, luptători aerieni – şi nu numai – aparţinând elitei numite Alianţa Nord-Atlantică.

Colonel (r) NICOLAE RADU
ADRIAN SULTĂNOIU

25 OCTOMBRIE
Ziua Armatei Române



ZIUA CEA MARE ŞI SFÂNTĂ

25 octombrie a rămas, totuşi, înscrisă în calendarele neamului românesc drept Ziua Armatei, oricât au încercat şi s-au străduit unii, din varii motive, s-o îngroape în negura uitării. Cum multe date istorice au fost înecate de volburi murdare stârnite de inşi veleitari.

După ce, cu aproape o jumătate de veac în urmă, am scăpat de o dată impusă, sau acceptată slugarnic, 2 octombrie, ca zi a oştirii române, pe motiv că 25 octombrie 1944 n-ar fi însemnat eliberarea întregului teritoriu strămoşesc de sub ocupaţia străină, dar şi din hatârul de a schimba, de dragul schimbării, s-a emis ipoteza alegerii unei alte zile. S-au cerut propuneri. La câteva din ele merita să zăboveşti, să te apleci cu atenţie, cu respect, legate de realizări ale domnitorului Alexandru Ioan Cuza în domeniul militar, de data unor mari bătălii câştigate de Armata Română, de alte evenimente cruciale din istoria armatei. Altele însă eşuau în insignifiant, în derizoriu chiar. Fiecare îşi dădea cu părerea, ca într-o democraţie de început a ultimului deceniu al secolului trecut.

Cea mai vioaie dintre ele, cu mare iz patriotard, suna cam aşa: oricare zi din calendar poate fi aleasă pentru aniversarea Armatei, întrucât n-a fost zi, de-a lungul celor peste două milenii, într-un an sau altul, în care să nu ne fi bătut cu cineva.

Raţiunea şi bunul simţ au triumfat, în cele din urmă, şi 25 octombrie a rămas la locul său. Printre argumentele aduse – cel mai important fiind acela că n-a fost o zi dependentă de comunişti –, unul era de nuanţă monarhică. Pe 25 octombrie era ziua de naştere a regelui Mihai şi oştirea română, al cărei cap încă mai era atunci, prin iscusiţii ei comandanţi, dorind să-i transmită acel frumos dar – eliberarea completă a nord-vestului României –, a întârziat atacul decisiv asupra localităţilor Carei şi Satu Mare, până în zorii zilei de 25 octombrie. Uite că şi aşa se mai scrie istoria...

Adevărul este însă indubitabil. Într-un iureş nestăvilit, marile unităţi române, alături de cele sovietice – aşa cum se menţionează într-o lucrare de referinţă despre acel eveniment, scrisă de cei mai în măsură s-o facă, veteranii de război care au luptat atunci acolo – au înfrânt împotrivirea inamicului, au dărâmat bornele de la hotarul impus de Germania nazistă şi Ungaria horthystă şi au ajuns la graniţa de nord-vest a ţării. A fost, deci, ZIUA ARMATEI ROMÂNE, de încununare a eforturilor şi sacrificiilor ei într-un război în care a fost împinsă, ziua în care drapelul tricolor flutura din nou peste plaiurile eliberate.

În inima militarilor de toate gradele – notează martorii oculari ai acelor vremuri, ofiţeri şi soldaţi combatanţi de atunci, veteranii de azi – s-a înălţat imnul sfânt al supremei satisfacţii pentru împlinirea datoriei ostăşeşti, iar pe mormintele camarazilor căzuţi în luptă au picurat lacrimi de durere şi recunoştinţă.

„Animaţi de dragostea faţă de glia străbună – consemnează documentele vremii – infanteriştii, vânătorii de munte, tanchiştii, cavaleriştii, artileriştii, geniştii, transmisioniştii, aviatorii, marinarii, precum şi ostaşii din formaţiunile de servicii au săvârşit măreţe fapte de arme, îmbogăţind tradiţiile armatei şi ale poporului român. Pildele lor de curaj şi sacrificiu vor constitui totdeauna temeiuri de îndemn şi curaj pentru urmaşi, dar şi avertismente pentru potenţialii vrăjmaşi". Pentru ca nimic să nu mai fie cedat din pământul sfânt al ţării fără luptă.

Revenirea Ardealului de Nord la patria mamă a impus sacrificii enorme. Atunci s-a săvârşit un fapt de o tulburătoare semnificaţie patriotică. La ultimele lupte de pe teritoriul românesc, de la Carei şi Satu Mare, au participat mari unităţi şi unităţi din toate ţinuturile ţării. Moldoveni, munteni, olteni, dobrogeni, transilvăneni, bănăţeni au acţionat laolaltă pentru a izgoni inamicul din ţară. Ca o expresie a unităţii aspiraţiilor naţionale ale poporului român şi a responsabilităţii unanime pentru destinele patriei străbune.

În acele mari încleştări, un rol important în obţinerea victoriilor l-a avut şi Corpul Aerian Român, comandat de generalul de flotilă aeriană Emanoil Ionescu. Deşi vremea era rea, cu plafon scăzut şi ploi îndelungate, care făceau zborurile din ce în ce mai dificile şi aerodromurile impracticabile, aviatorii militari din toate categoriile de aviaţie au acţionat cu mult curaj, nepregetând, atunci când a fost cazul, să lupte şi cu mijloace terestre împotriva inamicului cotropitor.

Jertfele lor n-au fost şi nu vor fi nicicând uitate.

A doua zi, pe 26 octombrie 1944, Corpul Aerian Român începea acţiunile de luptă în Ungaria.

Aniversarea Zilei Armatei ne duce cu gândurile pline de recunoştinţă nu numai la eroii acelor momente, ci la toţi ostaşii români, din toate timpurile, care s-au jertfit pentru ţară, deopotrivă la cei de azi, aflaţi la datorie, sub drapelele de luptă, în ţară ori în misiuni internaţionale şi de menţinere a păcii. Ca semn al înaltei meniri a Armatei Române. **(P.B.)**

ACADEMIA FORȚELOR AERIENE
a sărbătorit 10 ani de existență

Vineri, 30 octombrie a.c., la sediul Academiei Forțelor Aeriene din Brașov, a avut loc, o dată cu festivitatea depunerii Jurământului Militar de către Studenții anului I, aniversarea a 10 ani de la înființarea acestei instituții militare de învățământ superior.

Continuatoare a tradițiilor de formare a ofițeriilor de aviație, artilerie și rachete sol-aer și radiolocație ale institutelor militare de învățământ "Aurel Vlaicu", "General Bungescu" și "Avram Iancu", Academia Forțelor Aeriene s-a dovedit a fi, de-a lungul anilor, un bastion al dezvoltării și formării profesionale a ofițerilor armatei române.

La ceas aniversar, instituția s-a bucurat de prezența, în cadrul manifestărilor organizate cu acest prilej, a unui număr impresionant de personalități care au marcat procesul de învățământ și evoluția școlii. Printre invitații de onoare s-au numărat: **generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de brigadă Nicoale Marinel**, șeful Resurselor la Statul Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. (r) Petrișor Mandu**, fost comandant al Academiei, alți generali în rezervă ai armatei române, primarul orașului Brașov, domnul George Scripcaru, rectori ai universităților brașovene etc.

Manifestările au debutat cu organizarea dispozitivului, introducerea Drapelului de luptă în formație și intonarea Imnului Național al României. A fost reliefată apoi, în alocuțiunea locțiitorului comandantului Academiei Forțelor Aeriene, **colonelul Vasile Marin**, activitatea Academiei de-a lungul celor 10 ani de existență.

Constituită conform **ordinului ministrului apărării naționale, nr. O.G. 26,** din 04. 07. 1995, Academia Aviației și Apărării Antiaeriene și-a desfășurat activitatea de pionierat în cadrul învățământului militar superior de aviație sub comanda colonelului Petrișor Mandu. Ulterior, ea avea să primească, concomitent cu înmânarea Drapelului de luptă – la data de 9 mai 1996 – denumirea patronimică **"Henri Coandă"**, în cinstea marelui savant român, ca o recunoaștere a meritelor sale la dezvoltarea aeronauticii mondiale.

Printre evenimentele care aveau să marcheze existența Academiei s-au numărat: ceremonia de sfințire a locului și punerea pietrei de temelie pentru biserica Academiei, la data de 23 octombrie 2000 (a fost sfințită cu hramul "Sfinții Petru și Pavel" în anul 2001); funcționarea în cadrul instituției a Escadrilei 21 Aviație Școală, în perioada anilor 2001-2003; acreditarea în domeniul "Știință Militară", cu specializarea "Managementul Organizației", conform H.G. nr. 410, din data de 25 aprilie 2002; numirea, la data de 1 martie 2002, a actualului commandant al școlii, **generalul-maior dr. Constantin Zaharia.**

Dintre bunele rezultate ale procesului de învățământ, amintim cele 8 promoții de ofițeri licențiați, la cursuri de zi sau fără frecvență, însumând un total de 795 de cadre ieșite pe porțile Academiei, precum și onoarea găzduirii și cordonării, în anul 2003, a Consorțiului Instituțiilor Militare de Învățământ Superior din România. În prezent, Academia întreține relații de colaborare cu peste 80 de instituții de învățământ superior militar și civil din România și cu 12 instituții militare similare din străinătate.

Toate aceste realizări ale Academiei Forțelor Aeriene au fost recunoscute și au primit aprecierea conducerii Ministerului Apărării Naționale, prin mesajul ministrului apărării naționale, exprimat de către **comandorul Ene Tudorel**, inspector pentru Forțele Aeriene, din care am reținut felicitările transmise personalului Academiei pentru "modul profesionist de realizare a transformărilor structurale și de conținut ale școlii, vizând promovarea unui învățământ pluridisciplinar, menit să asigure o înaltă profesionalizare, o cultură generală dezvoltată, aptitudini profesionale concrete, dar și o ridicată capacitate de adaptare și de autoperfecționare".

Impactul Academiei Forțelor Aeriene în cadrul spațiului universitar a fost recunoscut de către autoritățile locale brașovene, în contextul alocuțiunilor susținute de primarul orașului Brașov și de rectorul Universității "Transilvania". Aceștia au remarcat meritul instituției în dezvoltarea comunității intelectuale brașovene și necesitatea continuării actualelor performanțe.

Sărbătorirea celor 10 ani de existență a Academiei Forțelor Aeriene a prilejuit și concretizarea proiectului "Porți deschise" al Academiei, ocazie cu care cetățenii Brașovului au putut vizita spațiul instituției, dialoga cu membrii personalului didactic și vizita expozițiile de tehnică special amenajate pentru această ocazie.

Masa festivă organizată în încheierea manifestărilor a oferit posibilitatea depănării amintirilor de către cei care au marcat existența Academiei de-a lungul celor 10 ani, dar s-a constituit și într-o bună oportunitate de căutare a noilor elemente necesare perfecționării pregătirii profesionale, trecerii la nivelurile superioare ale cunoașterii prin muncă perpetuă, conform dictonului "Per aspera ad astra".

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

TOAMNA BOBOCILOR

Luni, 03 octombrie, orele 09.00, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene, din garnizoana Boboc, a avut loc festivitatea de deschidere a noului an de învățământ.

Cu punctualitatea caracteristică vieții organismului militar, activitatea a început.

În cuvântul de deschidere a festivității, comandorul Tudorel Ene a citit mesajul ministrului apărării naționale, Teodor Atanasiu, felicitându-i pe cursanți pentru acest nou început, spunându-le că: "Forțele Aeriene ale României reprezintă o entitate dinamică, dispusă la efort și schimbare, permisivă la noutate și modernitate. Militarii activi trebuie să-și folosească din plin capabilitățile, spiritul de angajare, profesionalismul, capacitatea de a lucra în echipă, ca adevărați luptători moderni de care societatea are nevoie". În final, le-a cerut să nu uite că reprezintă, în toate împrejurările, România și Armata României.

A urmat apoi mesajul Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Gheorghe Catrina, citit de generalul de flotilă aeriană Ion Ștefan. Cu acest prilej, elevii anului întâi au aflat că "Instructorii militari din această instituție sunt oameni de calitate, profesioniști adevărați, cu mare experiență, dobândită prin instruirea, cu rezultate foarte bune, a multor generații de cursanți. De la aceștia aștept punerea în aplicare, pe timpul orelor de curs, a cunoștințelor cu privire la tehnicile, tacticile și procedurile N.A.T.O., a cerințelor cuprinse în curriculumul educațional militar, în specificul funcțiilor în care vor fi încadrați absolvenții, în modelul absolventului. Școala de Aplicație "Aurel Vlaicu" este fundamentul sistemului centralizat de instruire a cadrelor militare din Forțele Aeriene Române. Aici vă pregătiți în timp de pace, pentru situații de criză sau de război, ca luptători în unitățile și subunitățile operative de aviație, artilerie și rachete sol-aer".

În alocuțiunea sa, comandantul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, a subliniat că această zi reprezintă și un moment de bilanț al activității instituției – în care, în anul de învățământ 2004-2005, au absolvit diferite cursuri 469 de cadre ale Armatei Române –, precizând că Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene va oganiza în acest an peste 100 de cursuri, asigurând dezvoltarea pregătirii profesionale a personalului militar, potrivit nevoilor reale de instruire din unitățile operaționalizate ale Forțelor Aeriene, dar și pregătirea practică în zbor a ofițerilor de la cursul de bază și a studenților Academiei Forțelor Aeriene.

Festivitatea s-a încheiat, iar cursanții, care cu puțin timp în urmă au păsit pe porțile acestei prestigioase instituții de învățământ militar din Forțele Aeriene Române, s-au îndreptat spre sălile de clasă, unde dascălii le vor călăuzi primii pași ai carierei militare.

Sâmbătă, 01 octombrie 2005, orele 10.00, într-o atmosferă plină de căldură, la Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, a avut loc festivitatea de depunere a Jurământului Militar a celor 42 de elevi boboci.

Din partea conducerii Forțelor Aeriene au participat generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, comandantul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, și comandorul Eugen Casapu, șeful Serviciului Doctrină.

Încă de la primele ore ale dimineții, la punctul de control al școlii, rudele și prietenii, veniți din toate colțurile țării, trăiau cu frenezie emoțiile revederii cu principalii protagoniști ai acestei festivități, care-n curând aveau să facă prima lor declarație de maturitate.

Festivitatea a început. În aer, mirosul toamnei își făcuse simțită prezența. Liniștea adunării a fost întreruptă de introducerea Drapelului de Luptă în formație, blazonul de foc al onoarei, în fața căruia urma să se săvârșească ceremonialul.

Comandantul școlii, colonelul Andrei Ilie, a rostit alocuțiunea despre importanța momentului: "Legământ solemn, Jurământul Militar reprezintă adeziunea sacră, conștientă și responsabilă a tinerilor aflați sub drapel de a participa, cu toată ființa și conștiința lor, la îndeplinirea misiunii fundamentale de apărare a patriei, a independenței sale teritoriale. Jurământul pe care îl veți depune astăzi are profunde semnificații istorice, juridice, morale, civice și patriotice. El nu este unul oarecare, nu este pentru o zi, o lună, sau pentru o perioadă anume de timp, ci trebuie să dăinuie în inima și conștiința fiecărui cetățean al României, pe toată durata vieții sale, în orice condiții sociale și istorice, transmițându-se, ca un mesaj de continuitate, din generație în generație".

Apoi s-a dat citire Jurământului Militar. Din piepturile acestor tineri s-a ridicat spre cer unul din cânturile cele mai frumoase și mai impresionante ale existenței lor, moment binecuvântat de soborul de preoți invitați la festivitate.

În alocuțiunea de final a festivității, generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală i-a felicitat pe elevii boboci și a precizat: "Îmi exprim speranța că depunerea Jurământului Militar va contribui la instaurarea în colectivele dumneavoastră a unei stări normale de ordine și disciplină, că va exista o atmosferă sănătoasă, o concurență permanentă și loială, care să permită manifestarea deplină, în limitele normativelor militare, a personalității fiecăruia dintre dumneavoastră. Jurământul pe care l-ați depus astăzi devine lege pentru fiecare din voi și el trebuie respectat în orice situație. Fie ca înaltele semnificații ale legământului sacru să aibă un profund ecou în inimile și conștiințele voastre".

După defilarea formațiilor constituite, având în față Drapelul de Luptă al unității, festivitatea a continuat cu Ziua Porților Deschise, activitate care a oferit posibilitatea celor prezenți de a explora baza materială de care dispune această instituție cu tradiție in Forțele Aeriene.

Pe una dintre alcile frumosului parc din incinta școlii, am solicitat unor elevi boboci câteva gânduri legate de acest început, de cariera pe care au îmbrățișat-o.

"Hotărâtoare în alegerea acestei frumoase profesii a fost, pentru mine, pasiunea de a fi cât mai aproape de zbor, de tot ceea ce înseamnă tehnică de aviație. Îmi plac ordinea și disciplina. Armata mi-a dat ocazia să cunosc persoane deosebite și de aceea cred în această instituție, fiind motivat în realizarea unei cariere de succes" – ne-a mărturisit Dragoș Checheriță, elevul care a obținut cea mai mare medie la examenul de admitere (9,27).

"Iubirea mea pentru armată a venit din familie, tata fiind tehnic de aviație, ceea ce m-a determinat să aleg această profesie. Îmi place mult ceea ce fac acum aici. Este o experiență interesantă și vreau să-mi îmbogățesc cunoștințele tehnice pentru a deveni un bun specialist militar" – ne-a declarat, entuziastă, eleva Alina Acu.

Ziua Porților Deschise a luat sfârșit la ora 13.00. După masa festivă, elevii au plecat în prima lor învoire, lăsând să se aștearnă liniștea peste această frumoasă școala din citadela zborului, Boboc .

Pagină realizată de
locotenent-comandor
DAN HAGEANU
Ofițer de relații publice

"LONE FOIL 2005"

- Spada Singuratică -

Forțele Aeriene Române și Forțele Aeriene ale Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord au desfășurat, în baza Planului de relații internaționale ale ministerului apărării naționale și al Planului bilateral de colaborare româno-britanică, pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, din Constanța, în perioada 07-17 octombrie a.c., exercițiul bilateral de zbor în comun „LONE FOIL 2005".

Acest exercițiu a reprezentat o nouă etapă în cadrul programului de cooperare româno-britanică, care a început în anul 2003, prin includerea României în programul "Outreach" al ministerului apărării din Marea Britanie. Până în prezent s-au mai desfășurat alte trei exerciții bilaterale, cu locații și tehnică diferite.

În perioada 6-17 octombrie 2003 a avut loc exercițiul "LONE KITE 2003", la baza aeriană Mihail Kogălniceanu, la care au participat, din partea română, 8 aeronave MiG-21 LanceR și un număr de 120 de persoane din cadrul Bazei Aeriene 86 Fetești, iar din partea engleză – 8 avioane Harrier ale Forțelor Aeriene Regale (RAF) și un detașament format din peste 140 de persoane, provenind de la Baza Aeriană Cottesmore, Rutland.

Al doilea exercițiu comun, "LONE CHEETAH 2004", s-a desfășurat tot în locația Mihail Kogălniceanu și a avut ca efective participante din cele două țări (de această dată ca state membre și partenere NATO) nouă aparate Jaguar, ale Royal Air Force, și unsprezece MiG-21 LanceR, ale Forțelor Aeriene Romane, care au executat misiuni de interceptare și însoțire a unor aeronave inamice.

A urmat apoi deplasarea aviatorilor români, în luna iunie a.c., la baza militară de la Lossiemouth, în cadrul exercițiului "DACIAN WOLF 2005". Piloții celor 4 avioane românești MiG-21 LanceR, aparținând Bazei Aeriene Fetești, și-au demonstrat încă o dată calitățile în tehnica pilotajului, reușind să impresioneze, la prima deplasare românească în spațiul scoțian, după încheierea Războiului Rece.

Astfel, exercițiul "LONE FOIL 2005" a venit firesc, ca o dorință exprimată de piloții englezi, nerăbdători să-și demonstreze, la rândul lor, măiestria de așii mânșei pe aeronavele din dotare.

Scopul exercițiului l-a constituit antrenarea piloților, prin executarea de zboruri în comun, în formații mixte româno-britanice, pentru misiuni de sprijin aerian apropiat, apărare aeriană, acțiuni aeriene ofensive și de interdicție aeriană.

Totodată, au fost exersate metode și procedee de sprijin în misiuni multinaționale de menținere a păcii sau umanitare și au fost analizate posibilitățile de creștere a nivelului de interoperabilitate între structurile NATO implicate în acțiuni comune.

În cadrul festivității de deschidere, directorul britanic al exercițiului, **căpitan-comandorul Alistair Monkman**, a mulțumit partenerului român pentru invitație, evidențiind importanța acestor antrenamente din perspectiva creșterii capacității interoperaționale, a încrederii reciproce și a coeziunii dintre Forțele Aeriene Regale ale Marii Britanii și Forțele Aeriene Române.

La rândul său, directorul român al exercițiului, **comandorul Dan Buciuman**, a evidențiat dezvoltarea capacităților comune de conlucrare în cadrul diferitelor scenarii NATO, prin programarea zborurilor mixte de antrenament în comun, finalizate cu executarea misiunilor de sprijin aerian apropiat, a tragerilor și bombardamentelor reale asupra țintelor terestre, în poligonul Mălina.

Din partea Forțelor Aeriene Române au participat la acest exercițiu un număr de 130 de persoane, care au deservit cele 8 avioane MiG-21 LanceR și cele două elicoptere de tip IAR-330 "L" și IAR-330 MEDEVAC, iar din partea Forțelor Aeriene ale Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, un detașament compus din 6 avioane TORNADO GR-4, două avioane de transport tactic și 120 de militari de la Baza Militară Lossiemouth, Escadrila 617 Bombardament.

Scenariile impuse pentru desfășurarea exercițiului au făcut ca partea română să joace, pe rând, atât rolul de "prieten" cât și pe cel de "inamic" în spațiul aerian, piloților englezi revenindu-le, de fiecare dată, rolul de vânător. De asemenea, s-au executat trageri cu muniție de exercițiu în poligonul Mălina. Astfel, s-a născut o mică competiție în aer, cu atât mai mult cu cât la manșele avioanelor cu dublă comandă s-au aflat și echipaje mixte. "E greu de spus cine a câștigat, fiind necesară o analiză detaliată pentru a vedea cine a lansat primul. Important este antrenamentul comun și faptul că s-au respectat procedurile NATO și măsurile de siguranță" – ne-a declarat **generalul de flotilă aeriană Victor Strâmbeanu**, comandantul Bazei 86 Aeriene.

Membrii echipajelor mixte – locotenentul Sandu Florin și locotenentul James Alexander Freeborough, pe Tornado; locotenent-comandorul Gheorghe Stancu, căpitan-comandorul Alistair Monkman, comandorul Dan Buciuman și locotenentul Ruth Glodkowski, pe MiG-21 LanceR – s-au declarat mulțumiți de performanțele avioanelor și de stilurile apropiate de pilotaj, subliniind ineditul situațiilor din scenariile tactice, oportunitatea de antrenare comună pentru misiuni de tip NATO, precum și excelenta comunicare dintre membrii echipajelor și cei de la sol.

În cadrul exercițiului s-au mai executat, cu ambele tipuri de avioane, zboruri la mare și joasă altitudine, la înălțimi de 3000, respectiv 800 de metri, dislocări ale elicopterelor IAR 330 MEDEVAC și IAR 330 L din poligonul Mălina pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, misiuni de sprijin aerian apropiat (CAS), misiuni de escortă aeriană (Escort Sweep), apărare antiaeriană în zone de serviciu în aer (CAP) și interdicție aeriană (AI).

Ultima zi a exercițiului a fost declarată Ziua Presei. Au fost invitați reprezentanți ai instituțiilor mass-media locale, care au luat parte la briefingul de presă comun, susținut de directorii exercițiului, comandorul Dan Buciuman și căpitan-comandorul Alistair Monkman, în care s-au reliefat câteva repere tehnice ale exercițiului, s-a prezentat un scurt istoric al programului bilateral româno-britanic și s-au acordat interviuri. Încă o dată, partea engleză a ținut să sublinieze "manevrabilitatea și capacitatea de executare a mai multor tipuri de misiuni" de către MiG-ul 21 LanceR, aeronavă pe care au numit-o "un avion pentru bărbați adevărați". Exemplificând excelenta cooperare și reușita interoperabilității între Forțele Aeriene Române și cele ale Regatului Unit al Marii Britanii, piloții de pe două avioane TORNADO GR-4 și patru MiG-21 LanceR au executat un zbor demonstrativ în formație, la verticala aerodromului.

Exercițiul s-a încheiat în buna tradiție a celor care, după ce își riscă viața secundă după secundă în timpul unui zbor, au prevăzute și activități de refacere, cu un "Hangar Party", un bun prilej pentru militarii participanți la exercițiu de a-și împărtăși din experiențele acumulate, de a face un schimb lingvistic-cultural, de a-și propune continuarea programului bilateral, în scopul atingerii maximului de performanță profesională, care să le dea posibilitatea îndeplinirii, în orice moment și în orice condiții impuse de teatrele de operații, a misiunilor ordonate.

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

„ARCHANGEL - 2005”

Sub cerul Greciei, locul de naştere al lui Dedal şi Icar, Forţele Aeriene Elene au organizat, vreme de trei zile **– 16,17** şi **18 septembrie –** Mitingul aerian internaţional „ARCHANGEL – 2005". Gazda acestei sărbători de rang înalt, prima din istoria Forţelor Aeriene Elene, a fost Baza Aeriană Tanagra – situată la 65 de km N-V de Atena.

Mitingul aerian „ARCHANGEL – 2005" a dorit să arate publicului larg mijloacele şi eficienţa operaţională ale Forţelor Aeriene Elene, cu scopul precis de a promova în rândul tinerilor spiritul aeronautic. În plus, a oferit cadrul manifestării prieteniei şi colaborării, cooperării şi înţelegerii între forţele aeriene participante – toate acestea reunite într-un spectacol de calitate.

Oaspeţii Tanagrei au trăit ocazia de a admira peste 85 de aeronave străine şi greceşti, reunite în expoziţia statică. Demonstraţiile aeriene a peste 70 de aeronave, individual sau în formaţie, au fost mai mult decât impresionante, adunând pe cer evoluţiile a patru generaţii de avioane, precum franţuzescul RAFALE, EUROFIGHTER-ul european, GRIPEN-ul suedez şi **a treia** generaţie de MIRAGE-2000 şi F-16, toate tăindu-şi răsuflarea.

Mai mult decât atât, faimoasele grupuri de acrobaţie aeriană ale Italiei – „FRECE TRICOLORI”, Spaniei – „PATRULA AGUILA” şi Poloniei – „ORLIK” au desăvârşit spectacolul, cu manevre aeriene acrobatice încântătoare.

Forţele Aeriene Române au onorat sărbătoarea de la Tanagra cu două avioane MiG-21 LanceR, o aeronavă de S.C. şi alta de D.C., aparţinând Bazei 95 Aeriană Bacău, două elicoptere IAR-330 SOCAT, din Baza 90 Transport Aerian Otopeni, dispuse în expoziţia statică, precum şi cu evoluţia acrobatică a avionului românesc de şcoală şi antrenament IAR-99 ŞOIM, venit de la Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor – Craiova. Evoluând în program după EUROFIGHTER-ul prezentat de Germania şi înaintea MIRAGE-ului franţuzesc, ŞOIM-ul românesc, în doar 10 minute de zbor, a picurat în ochii şi inima fiecărui spectator un strop din fascinanta poezie a zborului.

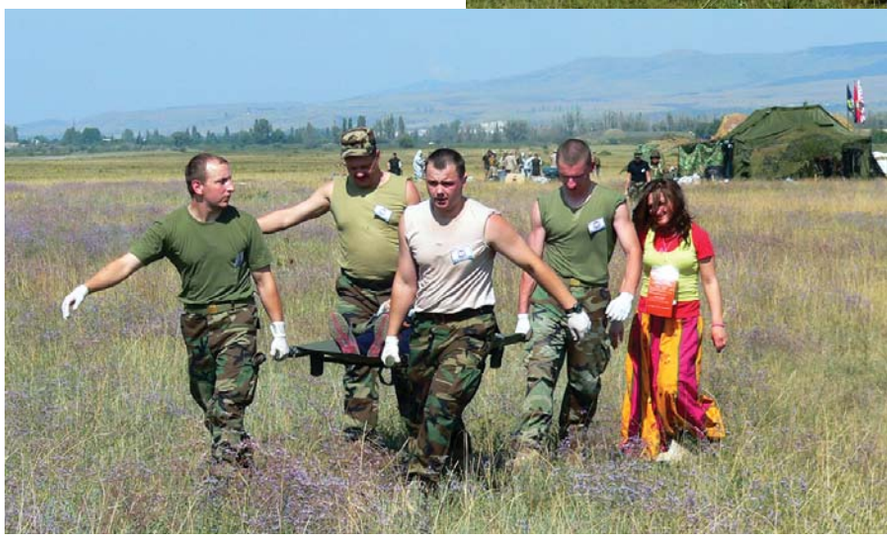
Între cele 19 forţe aeriene şi 12 companii aerospaţiale din întreaga lume, ROMÂNIA şi-a pus semnătura de gală pe cerul izbânzilor umane excepţionale, ca temelie a spiritului zborului, prieteniei şi camaraderiei.

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

IAR 330 L MEDEVAC la Exercițiul multinațional RESCUER/MEDCUER – Tbilisi, Georgia

Un elicopter IAR-330 L echipat în variantă MEDEVAC, aparținând Bazei 90 Transport Aerian, a participat, în perioada 12.09.2005 – 22.09.2005, la Exercițiul multinațional RESCUER/MEDCUER, desfășurat în Georgia.

Echipajul românesc a fost format din 3 piloți – căpitan-comandorul Florin Bădic (comandantul misiunii), locotenent-comandorul Liviu Enache-Binder și căpitanul Sorin Sârbu, 2 mecanici de bord – maistrul militar Sorin Marin și maistrul militar Ginel Nedelcu și o echipă tehnică formată din locotenentul Remus Mironiuc, maistrul militar Eugen Chelu și maistrul militar Florin Udrea.



Echipajul românesc a executat, în cadrul exercițiului, misiuni de căutare-salvare (SAR), evacuare medicală (MEDEVAC), cercetare, transport militar și materiale. Printre celelalte țări participante s-au numărat SUA, Germania, Armenia, Lituania, Letonia, Bulgaria, Macedonia, Georgia, Ucraina, Moldova.

Aparatul IAR-330 L PUMA aparținând Bazei 90 Transport Aerian și participant la exercițiul RESCUER/MEDCUER a fost singurul elicoper **echipat real** în variantă MEDEVAC, dotările acestuia fiind apreciate de ceilalți participanți.

OANA MARIN
relații publice – Baza 90 Transport Aerian

„CHASSEUR ACCOMPLI” – 2005

Exercițiul s-a desfășurat în comun cu partenerii francezi tradiționali ai Bazei 86 Aeriene, între 12 – 23 septembrie 2005, cu 5 aeronave MIRAGE 2000D și 3 aeronave MIRAGE F1 – Forțele Aeriene Franceze – și 8 aeronave MIG-21 LanceR din Baza 86 Aeriană, în locația Mihail Kogălniceanu. A fost conceput ca un „exercițiu aerian de antrenament, cu inamic marcat”, în care parte din forțele participante au acționat ca Forță de Răspuns într-o zonă de operații, iar restul participanților au simulat adversarul aerian, schimbând rolurile zilnic și având aceleași scopuri.

Urmărind realizarea uniformizării pregătirii comune a misiunilor, conform procedurilor NATO, pornind de la simplu la complex, forțele și mijloacele de luptă franceze au executat misiuni de atac la sol, în urma cărora trebuiau să atingă diferite niveluri de neutralizare sau distrugere a țintelor desemnate. Aeronavele de vânătoare au executat misiuni de însoțire, escortă, interceptare și vânătoare liberă din zone de patrulare aeriană (CAP – Combat Air Patrol). Comandanții misiunilor au primit ordinele zilnic (ATO – Air Tasking Order) și au răspuns de planificarea și executarea fiecărei misiuni.

Adversarul a fost reprezentat atât de avioane MIRAGE 2000D și MIRAGE F1, cât și de sisteme de rachete sol-aer (SA-6 și SA- 8). Acțiunile aer-aer au fost executate prin stabilirea Zonelor de Responsabilitate ale Aviației de Vânătoare (Fighter Areas of Responsibility – FAORs), precum și prin executarea misiunilor de apărare aeriană (AD) cu aeronave cu posibilități tehnico-tactice diferite.

Fiecare zi de zbor a constituit o variantă

a unui scenariu în care forțele aeriene NATO, compuse din avioane de vânătoare și vânătoare-bombardament, au acționat de pe același aerodrom, în pachete de aeronave cu misiuni specifice.

Comandanții misiunilor – pe toată durata exercițiului, din partea română, au fost căpitanii ROBERT ZOMONIȚĂ și DANIEL MOISE – au executat pregătirea misiunilor pe baza detaliilor de coordonare și execuție aplicabile pentru misiunea respectivă (ATO), detaliilor despre ținte, instrucțiunilor speciale (SPINS), regulilor de angajare (ROE) și informațiilor actualizate privind coordonarea spațiului aerian (ACO – Air Coordination Order). Tot ei au răspuns de toate aspectele privind plani-

ficarea și îndeplinirea misiunilor tactice de zbor. Funcția reală în cadrul escadrilei pentru MC nu i-a limitat sub nici o formă în cadrul pregătirii misiunii, însă i-a solicitat să organizeze forțele subordonate până în cel mai amănunțit detaliu, în diferite tipuri de pachete de acțiune, de o tărie sensibil egală.

Cinci zile de zbor din douăsprezece posibile, care pentru MiG-21 LanceR au însemnat un bagaj de 52 misiuni, în 55 de ore de zbor. În rest, au avut parte de vreme rea, cu zile mohorâte și închise, plafoane joase cu nori stâlciți în genunchi de atâta târâș pe pământ, un orizont strâns în jurul pistei de decolare-aterizare peste care ploaia măruntă și deasă îți sugera discret că nu-i bine să fii nici măcar antenă pentru televizor, darămite pilot de vânătoare.

Poligonul Smârdan, în fiecare zi dintre cele cinci bune de zbor, a primit aeronavele Mirage 2000D și Mirage F1 cu bombele de exercițiu, tunurile de bord, bombele ghidate laser și cele convenționale. Deasupra

În rest, ploaie. Sub ploaie, oameni.

Aceiași oameni – minunații piloți ai Borcei, cu mințile calde și inimi cât Muntele Athos – care, ani la rând, să tot fie zece, fac misiunile externe numai ei știu cum, poartă gloria bătrânului MiG-21 la curțile înalte ale aviațiilor moderne și închid în căușul sufletului doar mulțumirea tainică de a fi zburat. Atât. Nimic altceva. Nici bani, nici glorii ieftine, nici recompense. Doar viața lor de piloți, stropită cu parfumul unei aterizări reușite și gândul cald la zborul ce va veni…

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

acestui turnir, aeronavele MiG-21 LanceR s-au aflat permanent în misiuni CAS, CAP, ESC, SWEEP și PAX.

Dacă în misiunile de atac la sol, în formații de 2-3 avioane, partenerii noștri și-au demonstrat calitățile – beneficiind și de un armament pe măsura valențelor umane – „plasând” bombele în cercuri cu raza de 5 metri în jurul țintelor (bombe ghidate laser) și cu raza de 30 – 40 de metri (bombe convenționale), misiunile aer-aer au pus în valoare radarul avionului MiG-21 LanceR. Foarte bun la distanțe mari și medii, sensibil schimbat la distanțe mici. Folosirea bruiajului de către inamic schimbă major datele atacului la distanțe sub zece kilometri.

„PENTRU CA ALŢII SĂ TRĂIASCĂ"

În pragul unei toamne aurii cu miresme de struguri copți și mere date-n pârg, am ajuns acolo unde speranța nu are limite, unde salvarea nu face discriminare. Cu memoria încă sensibilizată de năpasta apei care a întristat o primăvară și a înlăcrimat o vară pe sfârșite, am surprins imaginea unui ***exercițiu fantastic****, dătător de încredere în oameni. Oameni simpli, care la un singur semn iau în stăpânire o mașină, o pală și desăvârșesc un zbor spre tărâmuri necunoscute, unde semeni ai noștri și-au amanetat viața hazardului.*

Am privit cu mirare și cu admirație pasărea murgă înotând pe ceruri, înfrățind văzduhul cu marea, iar seara m-a surprins lângă cercul desenat pe pista de la Mihail Kogălniceanu, așteptând cuminte întoarcerea elicopterului acasă.

Septembrie mi-a adus aproape o neîntrecută provocare: căutarea și salvarea de pe mare a doi piloți catapultați. Platforma betonată, sărutată de irizații ruginii, își ținea, ca-n palme, elicopterul. Palele stârniseră vânt puternic și urmau să-l poarte către coordonatele primite. Toată echipa era la bord. Undeva, spre miazăzi, valurile Mării Negre erau sparte de „Regele Ferdinand", fregata ce urma să primească la bord piloții salvați. Din acel moment, aveau o oră până la apuntare. Misiunea începuse…

…Au coborât din elicopter. Le-am privit combinezoanele ude până la genunchi de perdeaua de apă ridicată în vârtej pe timpul salvării celor doi. Echipajul – pilot, copilot, tehnic de bord, paramedic – n-a acceptat provocarea mării și, purtându-și pasărea de oțel cu îndemânarea unui surfer, i-au smuls pe cei doi "colegi" din brațele captive ale nemilosului Euxin. Seara târziu, mi-au povestit despre misiunile de căutare-salvare și despre evacuarea aero-medicală. Vorbeau încet, abia șoptit. Cuvintele se iscau cu ușurință, din interior, explodând în înțelesuri și semnificații neașteptate: „Aceste acțiuni nu trebuie să rămână singulare, ci să devină o statornicire a modului în care cooperează și intervin toate elementele și agențiile care constituie Sistemul Național de Căutare-Salvare. Deviza <<So that other may live – Pentru ca alții să trăiască>> și timpul de intervenție <<Golden hour>> sunt esențiale în fiecare moment al misiunii. Factorul uman este inima și sufletul acestui tip de operații, iar tehnologia poartă doar echipajul spre locul salvării unei vieți. Responsabilitatea decizională și profesionalismul echipei de căutare-salvare fac posibile coerența și aplicarea celor mai bune soluții, unele decizii fiind luate în fracțiuni de secundă. Criteriile principale ale reușitei acestui tip de acțiuni se referă la timpii de coordonare, eficacitatea mijloacelor folosite și antrenamentul echipajului. Se poate asemăna cu interpretarea cu mare virtuozitate a unei partituri de către toți cei implicați în scopul nobil al salvării vieților omenești aflate în primejdie. Înțelegerea pericolului este proprie acelora care, efectuând un zbor staționar la limita zonei de insecuritate, au deopotrivă în mâna lor soarta victimei și a salvatorului, atârnați sub elicopter, la 50 de metri, de un cablu, singura legătură cu dorința de a rămâne în viață. Membrii echipajului trebuie să evalueze permanent riscurile existente și potențiale, pentru că în orice moment misiunea se poate desfășura la noi parametri."

Cronos este nemilos. Cuvintele comandorului Adrian Marinescu se rostogolesc pe lângă mine ca un susur. Nu-l mai ascult. Privesc spre întinderi. Acolo, undeva, zâmbesc oameni și suflete de copii salvate.

Gândul, iubirea, speranța, timpul și cerul nu cunosc limite. Tot așa, încrederea pilotului în șansa lui nu cunoaște granițe. Răsplată îi rămâne bucuria ce izvorăște din ochii și din inimile semenilor scăpați din gheare de moarte, mâinile ce apucă frenetic mâini ce țineau, până mai acum, mânșa. Salvatorii din cer, lăsându-și cugetul și casa să aștepte reîntoarcerea la sine, pleacă în căutarea victoriei în fața disperării, trăind și ei în partea lor de viață suferința, speranța, bucuria omului uitat, pentru moment, de șansa unei renașteri.

MONICA ARDELEANU
Relații Publice S.M.F.A.

Anul 2005 a slobozit baierele cerului peste țară. Viituri năprasnice, iscate neașteptat și cu puteri terifiante, au rupt totul în calea lor, distrugând casele din temelii și lăsând sub cerul liber oameni răzbiți de disperare. Ca într-un crunt de real exercițiu al vieții și al morții, în toate punctele cardinale ale României, elicopterele Forțelor Aeriene au scurtat drumul deznădejdii, lăsând în urmă gândul bun al renașterii.

În vestul țării, decolând de pe aerodromul Timișoara, echipajele căpitan-comandorului Florin Ivana – comandantul escadrilei – au pus zbor lângă zbor pentru salvarea oamenilor din Ionel, Cruceni, Foeni și Otelec.

În est, având ca terminal aerodromul Bacău, zburătorii căpitan-comandorului Ovidiu Corobană au lăsat în urmă urgia și au adăpostit oamenii din Cosmești Vale, Asău, Mircești, Paltin-Năruja și zona Comănești.

În Dobrogea, piloții căpitan-comandorului Puiu Vlad au scurtat distanțele între Dobromiru, Albești, Costinești, Adamclisi și Băneasa, făcând să răsară raza speranței pe chipul oamenilor loviți de furia naturii.

În Ardeal, echipajele căpitan-comandorului Adrian Trandafir, după capul de pod de dincolo de munți, în zona Comănești, au răzbit pe văile de la Arpașu de Sus, pe lângă Negoiu și Moldoveanu, la Dej și Târgu Mureș.

Peste tot, acolo unde strigătul lumii s-a ridicat la cer, elicopteriștii Forțelor Aeriene Române au răspuns. Cu fapta. Cu viața lor. În cel mai real exercițiu de căutare-salvare.

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

„COOPERATIVE SAREX 2005" – UN NOU TIP DE PROVOCARE

Desfăşurat în perioada 04 – 10.09.2005 pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, exerciţiul multinaţional de căutare–salvare COOPERATIVE SAREX 2005 a reprezentat, din multe puncte de vedere, o premieră pentru militarii din Statul Major al Forţelor Aeriene.

A fost primul exerciţiu multinaţional organizat şi condus de Forţele Aeriene, exerciţiu la care partea română a asigurat, pe lângă obişnuitul „Sprijin al Naţiunii Gazdă" (HNS), organizarea, planificarea, şi conducerea tuturor activităţilor. Cifrele sunt adesea seci, dar în spatele lor se adună, de cele mai multe ori, o cantitate imensă de muncă de coordonare şi conducere: la exerciţiu au participat circa 600 de persoane, militari şi civili, români şi străini, 5 ţări şi 12 agenţii naţionale, 15 elicoptere, fregata Ferdinand, nave şi ambarcaţiuni de căutare salvare, ambulanţe, autospeciale de descarcerare şi evacuare.

A fost un exerciţiu la care au trebuit armonizate cerinţe legale, operaţionale şi logistice specifice celor cinci ţări participante la exerciţiu, fapt ce a necesitat o cantitate mare de muncă, corespondenţă şi birocraţie de învins, toate acestea realizate de echipa de planificare, condusă de comandorul Adrian Marinescu.

Capitan-comandorul Iosif Pal a reuşit, în numai o săptămână, să închege şi să facă funcţional un „stat major multinaţional" format din 32 de militari din cele cinci naţiuni participante. Tot pentru prima dată, a fost creat un Centru de Conducere a Operaţiilor Aeriene (AOC) dislocabil, care, prin utilizarea imaginii aeriene în timp real şi a Sistemului de Comunicaţii şi Informatică (CIS) mobil, a fost capabil să conducă, cu succes şi fără incidente, toate misiunile.

Tot la capitolul realizări putem include crearea unei celule VOB (Visitors and Observers Bureau) şi a unei celule de informare publică (PIC), fapt ce s-a reliefat în buna cooperare şi coordonare, atât cu naţiunile participante, cât şi cu celelalte agenţii ale Sistemului Naţional de Căutare Salvare implicate în exerciţiu. Tot ca urmare a efortului depus de aceste structuri, mediatizarea activităţilor desfăşurate în cadrul exerciţiului a fost foarte largă, acestea fiind practic reflectate zilnic, în spaţii ample, în mass-media centrală şi locală.

Complexitatea misiunilor a fost una foarte ridicată, executându-se misiuni de căutare salvare şi evacuare aeromedicală în zonă montană, pe lacuri, în păduri sau pe mare.

Dar poate cel mai mare succes al acestui exerciţiu l-a constituit integrarea pentru prima dată, şi la iniţiativa Forţelor Aeriene, a tuturor elementelor Sistemului Naţional de Căutare-Salvare într-o acţiune comună de mare complexitate. Astfel, pe lângă elicopterele Forţelor Aeriene participante la exerciţiu, au acţionat mijloace specializate aparţinând Statului Major al Forţelor Navale, Ministerului Administraţiei şi Internelor, Ministerului Sănătăţii, Ministerului Transporturilor şi Lucrărilor Publice, Serviciului Mobil de Urgenţă, Resuscitare şi Descarcerare, Autorităţii Navale Române, SRI, Jandarmeriei, Inspectoratului pentru Situaţii de Urgenţă.

Dincolo de toate, cu plusurile şi minusurile sale, **COOPERATIVE SAREX 2005** a fost un mare câştig de experienţă pentru toţi participanţii, dar în special pentru echipa de planificare şi conducere a exerciţiului, experienţă care se va reflecta, sperăm noi, în desfăşurarea marilor activităţi similare de anul viitor: „ROIAS-2006" şi „COOPERATIVE SAREX 2006".

Nu aş putea încheia acest articol fără a menţiona aprecierea unanimă făcută de reprezentanţii celei mai importante dintre Forţele Aeriene ale NATO, care au venit aici direct de la un mare exerciţiu NATO/PfP şi care au declarat fără echivoc că, din punctul lor de vedere, COOPERATIVE SAREX 2005 s-a situat peste nivelul acestuia. Ceea ce ar trebui să ne dea încrederea că suntem pe un drum bun, pe care trebuie să-l continuăm.

Maior
IULIAN MĂCREANU

REALIZAREA CORESPONDENȚEI CAPABILITĂȚI – ANGAJAMENTE

După cum am mai afirmat și demonstrat în cadrul acestei rubrici, o dată cu transformarea sa *cantitativă*, Alianța Nord-Atlantică parcurge și o importantă și necesară etapă de transformări *calitative* – la toate nivelurile, în întreaga sa arhitectură structurală.
De data aceasta, aducem în fața cititorilor necesitatea stringentă a realizării corespondenței dintre capabilități și angajamente, respectiv preocuparea NATO de a-și îmbunătăți procesele de generare a forțelor și planificare a apărării în scopul îndeplinirii cu succes a cerințelor impuse de operațiile de răspuns în cazul crizelor apărute în diferite zone geografice. Opiniile de mai jos aparțin analistului STEVE STURM, Directorul Direcției pentru Politică și Capabilități de Apărare din cadrul Departamentului pentru Politica și Planificarea Apărării al NATO.

Operațiile de răspuns în cazul crizelor au devenit un element-cheie al contribuției NATO la pacea și securitatea internațională, iar succesul acestor operații este în mare măsură perceput ca un etalon pentru măsurarea relevanței continue a Alianței. Desigur, capabilitatea militară a NATO reprezintă doar o parte a motivului existenței sale și se poate spune că rolul său politic este mai important. Ca un punct focal al unei game largi și din ce în ce mai mari de parteneriate, NATO contribuie prin multe modalități de natură non-militară la realizarea păcii și a stabilității. Dar, în cazul tuturor acestor funcții, valoarea specifică a Alianței este strâns legată de abilitatea sa de a transpune consultările și acordurile politice într-o acțiune militară colectivă. De aceea, NATO urmărește permanent să-și îmbunătățească abilitatea de a desfășura atât operațiile sale curente, cât și pe cele viitoare.

Într-un anumit sens, multe dintre transformările pe care Alianța le-a inițiat în ultimul deceniu și jumătate au reprezentat eforturi conștiente pe care aceasta le-a făcut pentru a-și întări eficacitatea operațională. Uneori, capacitatea NATO de a se adapta și a dezvolta noi proceduri și capabilități, necesară pentru a face față provocărilor contemporane, este criticată. Dar aceste critici par deseori să fie un reflex al lipsei de informare, deoarece eforturile de adaptare depuse de NATO au înregistrat un mare succes. Orice comparație dintre forțele aliate din ziua de astăzi și cele de acum 10–15 ani în urmă demonstrează acest lucru. Toți aliații au parcurs sau sunt în cursul unui proces de analiză a programelor și structurilor lor de apărare, pentru a fi siguri că forțele pe care le dețin corespund cerințelor actuale, iar toate Cărțile Albe reamintesc nevoia de a asigura capacitatea de dislocare, sustenabilitatea și gradul de utilizare a forțelor conform atât Concepției Strategice a Alianței, documentul care descrie mediul strategic și modalitățile în care NATO abordează amenințările și provocările cărora trebuie să le facă față, cât și altor documente directoare detaliate. În mod colectiv, Alianța și-a revizuit total strategia și concepțiile, structura forțelor și structura de comandă, precum și organizarea și procedurile sale interne.

Nevoia de a continua schimbarea

Oricum, căutările în vederea realizării unei mai mari eficiențe operaționale nu se sfârșesc niciodată. Acest lucru se dato-

reazã, în parte, cerinţelor impuse de schimbările în domeniul operaţiilor, cel puţin din două puncte de vedere. În primul rând, cerinţele anumitor teatre operaţionale, în special în sensul nevoii de capabilităţi, evoluează în timp. Acesta a fost, de exemplu, cazul în fosta Iugoslavie. În al doilea rând, noile operaţii lansate creează cerinţe care sunt de obicei suplimentare şi uneori diferite faţă de cele ale operaţiilor anterioare. Cerinţele Forţei Internaţionale de Asistenţă de Securitate (ISAF) din Afganistan, Forţei Kosovo, Operaţiei Active Endeavour şi ale Misiunii NATO de Instruire în Irak sunt diferite între ele, însă trebuie îndeplinite simultan. Dar nevoia pentru continuarea schimbării este, de asemenea, generată de faptul că NATO trebuie încă să realizeze suficiente progrese în îmbunătăţirea diferitelor componente ale eficacităţii operaţionale sau în interrelaţionarea acestora într-un tot coerent.

O problemă specifică o reprezintă realizarea corespondenţei dintre capabilităţi şi angajamente. Deseori, există un decalaj între angajamentele politice pentru lansarea operaţiilor şi furnizarea forţelor solicitate pentru desfăşurarea operaţiilor. Dar, în multe cazuri, acesta nu este rezultatul discrepanţei dintre scopurile urmărite şi mijloacele avute la dispoziţie. Astfel, în timp ce aliaţii se luptau să furnizeze câteva elicoptere pentru ISAF, aceiaşi aliaţi erau pregătiţi să ofere rapid aproximativ o sută de elicoptere imediat după catastrofa produsă de Tsunami în Asia.

Pot fi identificate trei categorii de probleme care cauzează această discrepanţă persistentă între deciziile politice referitoare la operaţii şi îndeplinirea corespunzătoare a declaraţiilor privitoare la cerinţe: voinţa politică, resursele şi capabilităţile. Liderii aliaţi sunt conştienţi de aceste probleme şi de interdependenţa lor. Cu doi ani în urmă, lordul George

Robertson, secretarul general al NATO de atunci, şi-a exprimat îngrijorarea faţă de dorinţa şi capacitatea ţărilor NATO de a îndeplini, din punct de vedere militar, angajamentele pe care şi le asumaseră politic, în cadrul Alianţei sau sub alte auspicii. Cauzele pentru această situaţie, spunea el, erau complexe, dar puteau fi grupate sub umbrela „gradului de utilizare a forţelor". Lordul Robertson susţinea că, în cazul în care guvernele aliate nu făceau astfel încât o mai mare parte a forţelor lor să poată fi folosită pentru îndeplinirea angajamentelor pe care le acceptaseră şi nu erau pregătite să întrebuinţeze aceste forţe la scara corespunzătoare şi în modul necesar pentru asigurarea succesului, exista riscul apariţiei unor crize în forumurile internaţionale în care Alianţa îşi asumase angajamente politice semnificative.

Decalajul dintre angajamentele asumate şi forţele puse la dispoziţie se află pe agenda NATO de câtiva ani şi, ca parte a unei încercări mai ample de obţinere a unei eficacităţi operaţionale sporite, se depun eforturi pentru eliminarea acestuia. Un seminar desfăşurat sub egida Comandamentului Aliat pentru Transformare, în aprilie 2004, la Norfolk, Virginia, la care au participat secretarul general, Jaap de Hoop Scheffer, şi ambasadorii ţărilor membre la NATO, a fost deosebit de util pentru identificarea cauzelor decalajului şi a ceea ce trebuie făcut pentru a-l depăşi. Drept urmare, câteva elemente ale activităţii în acest domeniu, inclusiv îmbunătăţirea procesului prin care sunt „generate" forţele pentru operaţii şi creşterea gradului de utilizare a forţelor, sunt denumite uneori „Agenda Norfolk". Totodată, există încă o iniţiativă care urmăreşte un scop înrudit, acela de a spori eficacitatea şi coerenţa diferitelor activităţi de planificare a apărării în cadrul NATO, respectiv dezvoltarea *Directivei Politice Generale.*

Generarea forţelor

Alianţa Nord-Atlantică trebuie să furnizeze forţe pentru operaţii multiple şi de lungă durată. Aranjamentele tradiţionale prin care forţele sunt în mod repetat „generate" pentru anumite operaţii – deşi în mod formal sunt puse la dispoziţie de ţări pentru anumite perioade de timp, pe baza unei liste de cerinţe elaborate de Autorităţile Militare ale NATO – sunt din ce în ce mai puţin satisfăcătoare: prea limitate, pe termen scurt şi reactive, precum şi slab conectate la procesul de planificare a forţelor. De aceea, aliaţii au convenit un număr de măsuri pentru remedierea acestor deficienţe.

Una dintre iniţiativele importante în acest sens a fost inaugurarea conferinţelor anuale de generare a forţelor la nivel global, pentru a oferi o viziune mai cuprin-

zătoare şi pe un termen mai lung în privinţa nevoilor operaţionale ale NATO şi a eforturilor generale ale aliaţilor de a le îndeplini. Ar trebui ca aliaţilor să le fie mai uşor să furnizeze forţe într-un interval de 12 luni de la primirea solicitării, decât, să spunem, în 12 zile, mai ales atunci când aceştia ştiu că alţi aliaţi şi-au asumat o parte semnificativă din sarcinile operaţionale şi au primit asigurări că există un plan de înlocuire a contingentelor lor, după o anumită perioadă de timp. Prima dintre aceste conferinţe anuale a avut loc la Comandamentul Suprem al Puterilor Aliate din Europa, în noiembrie 2004, iar în prezent tragem învăţămintele din această experienţă pentru a putea îmbunătăţi viitoarele conferinţe. În plus, analizăm modul în care contribuţiile potenţiale ale ţărilor partenere şi cele ale altor ţări non-NATO pot fi mai bine luate în calcul în procesul de generare a forţelor pentru operaţiile conduse de Alianţa Nord-Atlantică, în care acestea sunt implicate. Un lucru este cert: nu există sfârşit în încercarea de a crea o mai mare eficienţă operaţională!

Gradul de utilizare a forţelor

Aşa cum am arătat mai devreme, preocuparea pentru gradul de utilizare a forţelor Alianţei este veche de câţiva ani. Accentul pe realizarea unor forţe mai uşor dislocabile şi sustenabile a fost una dintre temele Angajamentului privind Capabilităţile de la Praga şi a iniţiativei privind Capabilităţile de Apărare. Aceasta reflectă o recunoaştere a faptului că unele forţe ale aliaţilor au în continuare o configuraţie excesiv centrată pe asigurarea apărării teritoriale şi că acestea nu corespund operaţiilor de răspuns în cazul crizelor, pe care NATO le desfăşoară în prezent şi le va desfăşura şi în viitor dincolo de teritoriul Alianţei. La summit-ul de la Istanbul, din iunie 2004, miniştrii apărării din ţările NATO au convenit sporirea eforturilor la nivel naţional în vederea creşterii gradului de utilizare a forţelor. În mod concret, ei au convenit ca 40 la sută din totalul forţelor terestre ale fiecărei ţări să fie restructurate, pregătite şi echipate pentru a fi dislocate în operaţii sub egida NATO sau sub altă egidă, precum şi ca 8 la sută din totalul forţelor terestre să fie angajate sau destinate pentru a putea desfăşura operaţii de lungă durată, în orice moment. De asemenea, miniştrii apărării au căzut de acord asupra necesităţii stabilirii nivelurilor care trebuie atinse de aliaţi în privinţa gradului de utilizare a forţelor, pentru a complementa aceste obiective politice la nivel înalt. Totodată, ei au însărcinat Consiliul Nord-Atlantic să elaboreze indicatori privind investiţiile şi beneficiile rezultate – cum ar fi mărimea personalului, personalul dislocabil, capabilităţile pentru desfăşurarea operaţiilor de lungă durată, cheltuielile pentru operaţii şi cheltuielile pentru echipament – pentru a oferi o vedere mai largă asupra măsurii în care aliaţii îşi transformă cu succes forţele, precum şi un etalon pentru performanţele fiecărui aliat în parte.

Această activitate este acum în curs de desfăşurare. Ţările au oferit date privind progresul realizat în atingerea obiectivelor de utilizare a forţelor de 40 la sută şi 8 la sută. În general vorbind, informaţiile primite indică faptul că, în timp ce unii aliaţi au îndeplinit sau chiar au depăşit obiectivele fixate la Istanbul, alţii nu au reuşit să o facă, în parte deoarece aliaţii se găsesc în stadii diferite ale procesului de restructurare a forţelor. Unii aliaţi, inclusiv dintre cei care au îndeplinit sau depăşit obiectivele, au oferit informaţii privind planurile lor de a-şi îmbunătăţi gradul de utilizare a forţelor în viitor. Totuşi, este important să reţinem că schimbările semnificative în acest domeniu nu pot fi realizate peste noapte.

Succesul acestui exerciţiu nu este încă asigurat. Deşi acesta a fost util în atragerea atenţiei unor capitale asupra problemelor privind gradul de utilizare a forţelor lor şi, ca un beneficiu suplimentar, a iniţiat planuri pentru perfecţionarea în continuare a acestuia, datele furnizate până acum nu pot fi comparate în mod adecvat. Drept urmare, este extrem de dificil să se

realizeze o evaluare generală a gradului de utilizare a forţelor aliaţilor sau, în anumite cazuri, să se poată aprecia cu exactitate gradul de utilizare a forţelor în cazul unui anumit aliat. De aceea, ţinând cont de faptul că aliaţii îşi organizează forţele în modalităţi diferite, trebuie depuse mai multe eforturi pentru ca cifrele la nivel naţional să permită comparaţii practice. Cum fixarea obiectivelor pentru forţele aeriene şi maritime trebuie, de asemenea, avută în vedere. Şi trebuie să acordăm în continuare atenţie refacerii şi, probabil, sporirii pachetului iniţial de etaloane pentru măsurarea investiţiilor şi a beneficiilor.

Directiva Politică Generală

La summit-ul de la Istanbul, liderii aliaţi au trasat Consiliului Nord-Atlantic sarcina să pregătească Directiva Politică Generală în sprijinul *Concepţiei Strategice* în privinţa tuturor aspectelor capabilităţilor, domeniilor planificării şi a informaţiilor Alianţei. Această iniţiativă urmăreşte să sporească importanţa deciziei politice aflată la baza angajamentelor naţionale de a îmbunătăţi capabilităţile şi a contribui, în acelaşi timp, la armonizarea diferitelor „discipline" implicate în proiectarea, dezvoltarea şi plasarea în teren a capabilităţilor.

Din perspectiva discuţiilor care au avut loc până în prezent la sediul NATO privind scopul şi caracterul Directivei Politice Generale, este evident că aceasta va fi un document politic concis, care să ofere direcţiile pentru transformarea în continuare a Alianţei. În mod concret, documentul va conţine liniile directoare pentru dezvoltarea viitoarelor forţe ale Alianţei şi a altor capabilităţi, precum şi pentru furnizarea de informaţii relevante în vederea definirii viitoarelor cerinţe în domeniul capabilităţilor. El se va poziţiona între Concepţia Strategică, pe de o parte, şi documentele care oferă liniile directoare pentru anumite domenii ale planificării, precum Directiva Ministerială pentru Planificarea Forţelor, pe de alta. Deşi va rămâne consecventă faţă de Concepţia Strategică, Directiva Politică Generală va lua în considerare schimbările produse în mediul de securitate începând din 1999.

Documentul va guverna toate activităţile sau domeniile planificării implicate în dezvoltarea capabilităţilor. Acestea includ domeniile tradiţionale ale planificării – forţele, armamentele, consultările, comanda şi controlul (C3), logistica, resursele, problematica nucleară şi planificarea urgenţelor civile. Dar va influenţa, de asemenea, alte activităţi legate de capabilităţi, cum ar fi planificarea apărării spaţiului aerian şi standardizarea. Totodată, va contribui la realizarea unei informări în cadrul activităţilor naţionale de planificare, mai ales pentru a promova interoperabilitatea. Ceea ce se urmăreşte este promovarea unei mai mari coerenţe între diferitele activităţi de planificare la nivel naţional şi colectiv. În vederea îndeplinirii acestor scopuri, documentul trebuie să indice ce anume doreşte Alianţa să realizeze, în special din punct de vedere operaţional, în noul mediu de securitate. Totodată, acesta va defini un mecanism de gestionare pentru a încuraja, în mod neîntrerupt şi sistematic, continuarea diferitelor activităţi de planificare.

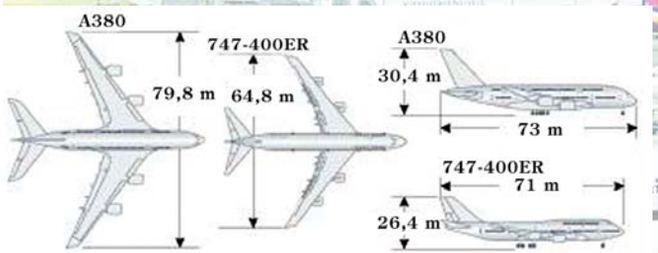
Consiliul Nord-Atlantic a trasat sarcina ca Directiva Politică Generală şi o propunere privind mecanismul de gestionare să fie înaintate spre aprobare cât mai curând posibil, nu mai târziu de sfârşitul acestui an.

Aceste iniţiative – privind procesul de generare a forţelor, gradul de utilizare a forţelor şi Directiva Politică Generală – reprezintă instrumente pentru garantarea eficacităţii operaţionale a Alianţei. În plus, mai există şi alte iniţiative de o importanţă similară în cadrul „Agendei Norfolk", cum ar fi eforturile de îmbunătăţire a schimbului de informaţii şi de actualizare a abordării NATO în privinţa finanţării comune. Dar toate aceste măsuri se vor dovedi utile numai dacă sunt aplicate consecvent. Acest lucru necesită existenţa unei voinţe politice – hotărârea tuturor aliaţilor de a depune eforturi sporite, echitabile, pentru ca operaţiile NATO să se desfăşoare cu succes, să aibă finalitatea dorită.

STEVE STURM
Directorul Direcţiei pentru Politică şi Capabilităţi de Apărare din cadrul Departamentului pentru Politica şi Planificarea Apărării al NATO

www.nato.int/docu/review/2005/issue1/romanian/main.htm

"BALENA" ZBURĂTOARE



AIRBUS A 380 – FIŞĂ TEHNICĂ

Anvergura: 79,8 m;
Lungimea totală: 73 m;
Înălţimea de la baza roţilor: 30,4 m;
Masa maximă la decolare: 560 t;
Greutatea fără combustibil: 361 t;
Cargo total: 150 t;
Motoare turbo: 4 Rolls-Roys Trent 900;
Trenul de aterizare: 22 de roţi;
Capacitatea medie: 555 de pasageri (850 de pasageri în versiunea de mare densitate, pentru curse interne scurte);
Autonomia de zbor (cu număr maxim de pasageri): 15.000 km;
Viteza de croazieră: Mach 0,85;
Viteza maximă: Mach 0,89;
Plafonul de serviciu: 13.100 m;
Spaţiul de decolare: 3.010 m;
Preţul de catalog: 280.000.000 $.

Airbus A 380 este considerat deja avionul de frunte al secolului XXI. A fost proiectat împreună cu cele mai mari companii aeriene, iar cele mai importante firme care oferă servicii de deservire a spaţiului aerian şi-au dat mâna pentru a produce piese ale acestui avion.

Secţiuni din partea din faţă şi din spate ale fuzelajului sunt îmbarcate în Hamburg şi trimise în Marea Britanie. Aripile sunt produse la Filton (Bristol) şi Broughton (Ţara Galilor). La Saint-Nazaire (Franţa), sunt construite alte componente, printre care şi "nasul" aeronavei.

Un număr de 31 de piese ale avionului sunt produse în România de firma ROMAERO. Componentele sunt încorporate în partea din spate a fuzelajului şi constau în învelişuri şi lise (bare metalice).

„Burta" şi coada sunt îmbarcate la Cadiz (Spania) şi trimise la Bordeaux. De acolo, părţile componente sunt transportate cu barjele la Laugon şi pe autostrăzi spre Toulouse, unde A 380 este asamblat. Aparatul zboară apoi la Hamburg pentru a fi finisat şi vopsit.

AVANTAJE ŞI... DEZAVANTAJE

Airbus A 380 este cel mai economic şi avansat, din punct de vedere tehnologic, avion din lume, ceea ce în final reprezintă cu 15–20 la sută costuri mai mici de deservire. Distanţa de zbor este cu 10 la sută mai mare decât a oricărui alt avion de pasageri cu astfel de dimensiuni. În aceste condiţii, vă putea transporta pasageri chiar şi pe rute foarte lungi, cum ar fi: Londra – Singapore sau Los Angeles – Sydney.

Toate sistemele instalate în Airbus A 380, inclusiv sistemul de reducere a nivelului zgomotului, sunt amiabile pentru mediul înconjurător. Consumă cu 13 la sută mai puţin combustibil decât alte avioane, ceea ce se transpune automat într-o cantitate mai mică de substanţe poluante emise în atmosferă. A 380 este singurul avion de mare distanţă care va avea un consum de trei litri de combustibil la 100 km pentru un pasager – ceea ce poate fi comparat cu cele mai bune şi mai moderne autoturisme turbo-diesel.

Impresionant prin dimensiuni, avionul trebuie să aibă destul loc pentru a decola şi ateriza, iar aeroporturile din lume sunt prea mici pentru a putea primi modelul A 380 pe piste. Sunt necesare investiţii pentru amenajări suplimentare. Dar avantajele prevalează, cert, asupra dezavantajelor!

Pagini realizate de locotenent MIRCEA BARAC

SNOWBIRDS – 35 DE ANI ŞI 2.000 DE SHOW-URI AERIENE

Anul 2005 este unul special pentru team-ul Snowbirds, celebra echipă de acrobaţie aeriană aparţinând Forţelor Aeriene Canadiene, prin prisma evenimentelor înscrise în istoria existenţei sale.

Astfel, după ce în data de 17 septembrie a.c. au prezentat, la Reno, Nevada, spectacolul aerian cu numărul 2.000, în ovaţiile a peste 50.000 de spectatori, în perioada 13–16 octombrie, Snowbirds au sărbătorit împlinirea a 35 de ani de existenţă.

Pentru „Păsările Zăpezii", anul 2005 a însemnat 56 de spectacole aeriene susţinute în 32 de locaţii diferite din America de Nord.

Prin evoluţiile în cadrul fiecărui spectacol aerian la care participă, Snowbirds îşi îndeplinesc cu succes misiunea care le-a fost încredinţată: să demonstreze profesionalismul şi pasiunea pentru zbor a piloţilor din Forţele Aeriene Canadiene.

„Suntem extrem de mândri de echipa Snowbirds şi de istoricul ei faimos. Snowbirds reprezintă un simbol al culturii Forţelor Aeriene Canadiene şi, totodată, un model pentru tinerii care doresc să urmeze o carieră militară", a declarat şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Canadiene, generalul-locotenent Steve Lucas. **(www.airforce.forces.gc.ca, site oficial al Forţelor Aeriene Canadiene).**

ARCTIC SAREX 2005

În cursul lunii septembrie, s-a desfăşurat, la baza Aeriană Eielson, Alaska, aparţinând Forţelor Aeriene ale Statelor Unite, exerciţiul „Arctic Sarex 2005".

Aproximativ 230 de participanţi reprezentând 3 ţări arctice (Canada, Statele Unite şi Rusia) au desfăşurat, timp de o săptămână, exerciţii de căutare şi salvare în condiţii meteo foarte dificile.

De altfel, „Arctic Sarex" reprezintă un exerciţiu de cercetare şi salvare (SAR) care oferă celor trei naţiuni arctice posibilitatea realizării schimbului de experienţă în astfel de exerciţii, prin realizarea interoperabilităţii în condiţii meteo extreme.

„Noi nu putem prezice care vor fi efectele naturii dezlănţuite, cum au fost recentele uragane de pe coasta Statelor Unite sau tsunami-ul din Pacific, dar cu siguranţă vom fi chemaţi să acţionăm împreună pentru înlăturarea urmărilor, iar experienţa şi relaţiile închegate în astfel de exerciţii ne vor fi de mare ajutor", a declarat locotenent-colonelul Colin Goodman. **(www.af.mil, sire oficial al USAF)**

NOI CAPABILITĂŢI ALE AERONAVEI C-17

O aeronavă de transport de tipul C-17 Globemaster III, de la Baza Edwards a Forţelor Aeriene ale Statelor Unite, a efectuat, în data de 7 octombrie a.c., o misiune mai puţin obişnuită: a lansat, de la o înălţime de aproximativ 2.000 de metri, o rachetă destinată plasării de încărcături pe orbita joasă a Pământului.

Lansarea rachetei face parte dintr-un program dezvoltat în comun de către Agenţia pentru Cercetare şi Dezvoltare a Proiectelor Apărării (DARPA) şi Forţele Aeriene, prin care se urmăreşte dezvoltarea unei noi metode, mai eficiente, de plasare a încărcăturilor pe orbită.

Se speră astfel, ca prin exploatarea unor noi capabilităţi ale aeronavei C-17, costul lansării unei încărcături în spaţiu să scadă de la 20 milioane de dolari, în prezent, la mai puţin de 5 milioane de dolari. **(www.af.mil, site oficial al USAF).**

UCRAINA A RELUAT TESTELE CU RACHETE

În data de 6 octombrie, Ucraina a efectuat primele lansări de rachete, de când un avion rusesc a fost doborât în timpul unor exerciţii din 2001, a anunţat ministrul apărării din Ucraina, citat de Ria Novosti.

Acest gen de exerciţii a fost interzis în Ucraina, în octombrie 2001, când o rachetă S-200 a lovit un avion rusesc Tu-154, ucigând 78 de pasageri aflaţi la bord. **(http://en.rian.ru, site oficial al Agenţiei de ştiri Ria Novosti).**

MEDALII RUSE PENTRU BRITANICI

În cadrul unei ceremonii găzduite de prim-ministrul Marii Britanii, Tony Blair, președintele rus Vladimir Putin a acordat medaliile „Ordinul pentru Servicii Maritime" echipajului britanic care a reușit salvarea celor șapte marinari de pe submarinul naufragiat la o adâncime de 205 metri, la 60 mile (96 km) de Peninsula Kamchatka, în luna august a.c.. **(www.raf.mod.uk/rafhome.html, site oficial al Forțelor Forțelor Aeriene Regale).**

Sistem de rachete pentru Estonia

Guvernul estonian a decis demararea procedurilor de achiziționare a unui nou sistem de apărare aeriană, prin invitarea la negocieri a două companii cu renume mondial, MBDA Systems și Raytheon Company. Scopul acestei achiziții îl reprezintă echiparea Estoniei cu componente de apărare flexibile, moderne, ce pot fi integrate sistemelor combinate de apărare aeriană ale Alianței Nord-Atlantice, fiind compatibile cerințelor acesteia. În completarea rachetelor și a unităților de foc, procesul de achiziționare va continua cu procurarea unor rețele de comandă și control și a unor radare performante.

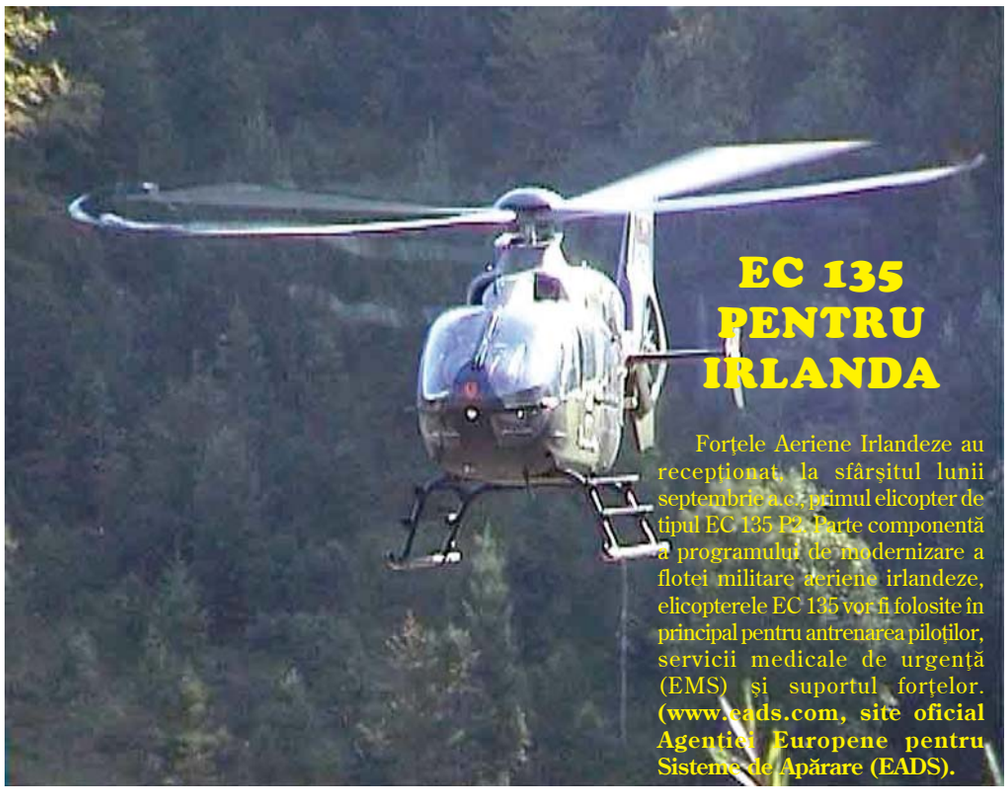
MAI TARE DECÂT TUNETUL

În perioada 7 – 21 octombrie, s-a desfășurat, la Baza Aeriană Eielson, Alaska, exercițiul „Cooperative Cope Thunder", al cărui motto este: „Zboară, luptă și câștigă!"

Peste 1.000 de cadre din Australia, Japonia, Singapore, Marea Britanie și SUA, deservind 87 de aeronave, au participat la unul dintre cele mai importante exerciții de antrenament în comun desfășurate la baza din Alaska.

Din programul exercițiului nu au lipsit operațiunile de sprijin aerian apropiat, misiuni de cercetare și salvare, bombardament aerian etc.

„Spațiul aerian foarte generos, variatele forme de relief, precum și țintele extrem de realiste din poligonul amenajat în înghețata Alaska au întrunit condițiile unui antrenament cât mai apropiat de realitățile câmpului de luptă", a declarat locotenent-colonelul Eddie Osteen, directorul operațiilor Escadrilei 353. **(www.af.mil, site oficial al USAF).**



EC 135 PENTRU IRLANDA

Forțele Aeriene Irlandeze au recepționat, la sfârșitul lunii septembrie a.c., primul elicopter de tipul EC 135 P2. Parte componentă a programului de modernizare a flotei militare aeriene irlandeze, elicopterele EC 135 vor fi folosite în principal pentru antrenarea piloților, servicii medicale de urgență (EMS) și suportul forțelor. **(www.eads.com, site oficial Agenției Europene pentru Sisteme de Apărare (EADS).**

ACTIVAREA FORȚEI DE RĂSPUNS NATO

În cursul lunii septembrie, a fost activată Forța de Răspuns NATO, în concordanță cu cadrul de lucru privind acordarea de asistență internațională în cazul unor catastrofe naturale.

Astfel, pentru ajutorarea populației americane afectată de uraganul Katrina, la baza Comandamentului de Forțe Aeriene Întrunite, de la Taverny, au fost colectate, cu ajutorul Forțelor Aeriene Franceze, aproximativ 200 de tone de ajutoare, destinate populației din Louisiana.

Danemarca, Italia, Marea Britanie, Franța și Germania au pus la dispoziție aeronave de transport de tipul C-160 și C-130, într-un necesar efort de solidaritate cu victimele uraganului. **(www.defense.gouv.fr/sites/air/, site oficial al Forțelor Aeriene Franceze).**

CEHIA PREGĂTEŞTE TERENUL PENTRU GRIPEN

La Baza Caslav, aparținând Forțelor Aeriene Cehe, au fost recepționate, la sfârșitul lunii august, un număr de 6 aeronave de luptă JAS-39C Gripen, simplă comandă, și alte două, dublă comandă.

Aeronavele se află în etapa de finalizare a procedurii de acceptanță, urmând transferul proprietății, înainte să intre, oficial, în dotarea Escadrilei 211 și să devină operaționale.

Totodată, în cadrul bazei, se depun eforturi pentru finalizarea hangarelor destinate întreținerii aeronavelor Gripen, acestea fiind adăpostite, în prezent, în niște remize provizorii.

De asemenea, un număr de 8 piloți ai Forțelor Aeriene Cehe se pregătesc, în Suedia, pentru a realiza trecerea pe aeronavele Gripen. În final, 21 de piloți vor fi pregătiți pentru a zbura JAS-39. **(Air Forces Monthly, octombrie 2005, pag. 15, "Czech Gripen deliveries progress").**

DRONA UCIGAŞĂ

Un avion de spionaj fără pilot, de tipul „Predator", a ucis 11 insurgenți irakieni și a rănit alți 4, în cursul unei acțiuni conduse de armata Statelor Unite din Irak, în luna septembrie.

Militarii americani au identificat două grupuri de rebeli irakieni care se pregăteau să execute un atac cu mortiere asupra unei baze americane.

Avionul fără pilot trimis în recunoaștere a localizat cele două vehicule cu rebeli și, acționat prin telecomandă, a lansat două rachete Hellfire asupra mașinilor.

În urma atacului efectuat de „Predator", militarii americani și forțele irakiene au arestat alți șase suspecți care au scăpat cu viață. **(AFP)**

RUSIA TESTEAZĂ RACHETE BALISTICE

Un reprezentant al ministerului rus al apărării a anunțat că, în dimineața zilei de 8 octombrie, Rusia a testat o rachetă balistică de tipul RSM-54 „Volna", clasificată NATO sub denumirea SS-N-23.

Testul este cel de-al treilea, în decursul a 11 zile. Racheta a fost lansată de pe submarinul Borisoglebsk, din Marea Barent, în apropiere de Norvegia și a parcurs o distanță de peste 9.500 de kilometri, până la poligonul de testare Kura, situat în Peninsula Kamchatka.

Oficialul rus a specificat că aceasta a fost cea de-a șasea lansare a unei rachete balistice efectuată de pe mare în cursul acestui an și a adăugat că, în curând, urmează să înceapă testările unui siloz de lansare cu baza la sol. **(www.missilethreat.com, 8 octombrie 2005, Agenția de știri ITAR-TASS).**

PARADĂ DE RACHETE ÎN IRAN

Iranul a organizat, în data de 22 septembrie, o paradă a rachetelor de care dispune, pentru a marca aniversarea începerii războiului irano-irakian din anii 1980–1988.

Parada a avut loc în sudul Teheranului, în apropierea mormântului Ayatollahului Khomeini.

Cu acest prilej, președintele Mamhoud Ahmadinejad s-a adresat, pentru prima dată de când a preluat puterea, oficialilor din Garda Revoluționară (cea care controlează rachetele balistice), precum și generalilor din armata regulată: „Toți cei care vor decide să abuzeze de onoarea și demnitatea poporului nostru, vor cunoaște flăcările mâniei națiunii iraniene".

De asemenea, o parte a rachetelor purtau bannere care conțineau mesaje cu atacuri virulente: „Israelul ar trebui șters de pe hartă", „Vom călca America în picioare", „Moarte Americii", „Moarte Israelului". În aceste condiții, atașații militari europeni prezenți la eveniment au părăsit, în semn de protest, locul de desfășurare a paradei.

Printre rachetele prezentate la paradă s-au aflat: Shahab-3, Zelzal 1 și Zelzal 2, M-11, în varianta Toudar-68, Nazeat, M-6, M-9, complexul RSA HQ-2. **(AFP)**

MAI MULTE ARME PENTRU ARMATA RUSĂ

Armata rusă îşi va mări achiziţiile militare cu 50 la sută în anul următor, a declarat şeful Statului Major al Armatei Ruse, Iuri Baluevski.

„Ministerul Apărării este aproape de a aproba contractele pentru apărare pe anul 2006. Este un eveniment important, constând în lansarea unui nou program de stat pentru a dota armata. Ne-am dori ca cifrele să fie mai mari, dar avem şi alte obiective de îndeplinit", a declarat Baluevschi, **citat de Ria Novosti (http://en.rian.ru, 7 octombrie 2005).**

BULGARIA PRIVEȘTE CĂTRE SUPER HORNETS

Deşi Forţele Aeriene Bulgare dispun de un plan de modernizare a avionului MiG-29 Fulcrum, în vederea extinderii duratei sale operaţionale şi participării în condiţii optime la misiunile cu parteneri NATO, oficialii bulgari consideră că este necesară achiziţionarea unui nou avion de luptă multirol.

Astfel, ministrul bulgar al apărării, Nikolay Svinanov a emis o cerere guvernului de la Sofia, privind posibilitatea achiziţionării a 16 avioane de tipul F/A-18E/F Super Hornets, simplă comandă, şi 4 aeronave de acelaşi tip, dublă comandă. Alte avioane avute în vedere sunt JAS-39 Gripen şi F-16C/D.

De asemenea, Bulgaria doreşte achiziţionarea unui număr de 12 aeronave F-5, de la Forţele Aeriene ale SUA.

Guvernele Belgiei şi Olandei au făcut, cu puţin timp în urmă, oferte părţii bulgare, fiecare propunând 16 aeronave de tipul F-16A/B.

O decizie în privinţa următorului avion de luptă multirol al Forţelor Aeriene Bulgare urmează să fie aprobată de Parlamentul de la Sofia, în cel mai scurt timp posibil. **(Air Forces Monthly, octombrie 2005 pag. 13, "Bulgaria Eyes Super Hornets")**

BRIGHT STAR 2005

În perioada 10 septembrie – 3 octombrie a.c., s-a desfăşurat, la Baza Aeriană Barksdale, Egipt, exerciţiul internaţional „Bright Star 2005".

Scopul exerciţiului, care s-a desfăşurat pentru prima dată în anul 1980, constă în creşterea stabilităţii regionale, oferind, totodată, oportunităţi sporite privind cooperarea între forţele aeriene ale coaliţiei participante: Egipt, Franţa, Germania, Grecia, Italia, Iordania, Kuweit, Olanda, Emiratele Arabe Unite, Marea Britanie şi Statele Unite.

„Bright Star" este un exerciţiu care se desfăşoară pe trei segmente principale: familiarizarea participanţilor cu echipamentul, tacticile şi procedurile exerciţiului; testarea liderilor coaliţiei privind procedurile operaţionale de comandă şi control; antrenarea conducerii coaliţiei privind coordonarea şi conducerea trupelor. **(www.defencelink.mil, site oficial al Departamentului Apărării al SUA).**

EXERCIȚIU FRANCO-GERMAN

La sfârşitul lunii septembrie a avut loc, la Touraine, un exerciţiu bilateral de antrenament în comun, între escadrila 1/64 Touraine şi escadrila LTG 63 din Hohn, ambele fiind escadrile de transport aerian.

Exerciţiul a constat în zboruri de antrenament tactic, la joasă înălţime, cu două aeronave de tipul C-160 Transall. Totodată, exerciţiul a reprezentat o bună oportunitate de a studia modul de acţiune a două escadrile din ţări diferite, care zboară acelaşi tip de avion. **(www.defence.gouv.fr./sites/air, site oficial al Forţelor Aeriene Franceze).**

RADARUL COBRA DANE

Agenţia pentru Rachete Defensive a Statelor Unite a anunţat, la sfârşitul lunii septembrie, încheierea cu succes a testelor de acceptanţă pentru radarul Cobra Dane localizat la Shemya, Alaska. Acesta are rolul de a transmite datele recepţionate bazelor de la Colorado Springs (Colorado) sau Fort Greely (Alaska), locaţii de unde se controlează lansarea interceptoarelor contra rachetelor ce ar putea lovi ţinte de pe teritoriul Statelor Unite.

Testul final a constat în lansarea unei rachete, prin parașutare, dintr-o aeronavă C-17, deasupra Pacificului, la o distanţă de aproximativ 1.300 de kilometri de Shemya. Traiectoria rachetei a fost urmărită prin intermediul radarului Cobra Dane, iar datele au fost transmise în timp util către Colorado Springs şi Fort Greely.

Construită iniţial pentru interceptarea rachetelor ruseşti în timpul războiului rece, locaţia nordică a bazei de la Shemya permite, de asemenea, interceptarea rachetelor balistice care ar putea fi lansate din Coreea de Nord sau China. **(www.mda.mil, site oficial al Agenţiei pentru rachete defensive a SUA).**

F-15 PENTRU COREEA DE SUD

Două avioane de luptă din noul model F-15 Eagles au fost recepționate, la începutul lunii octombrie, de către Forțele Aeriene ale Coreei de Sud. Acestea sunt primele aeronave dintr-un total de 40 comandate de oficialii sud-coreeni companiei Boeing, în baza unui contract în valoare de 4,2 miliarde de dolari.

„Forțele Aeriene ale Coreei de Sud dispun acum de un avion de luptă capabil să execute atacuri precise pe distanțe mari. De asemenea, această achiziție va contribui la sporirea oportunităților de cooperare între aviația sud-coreeană și U.S. Air Force", a declarat Young Su Lee, comandantul Forțelor Aeriene Sud-Coreene. **(www.af.mil/news, site oficial al USAF).**

SPANIA A ACHIZIȚIONAT SISTEMUL TAURUS

Forțele Aeriene Spaniole au achiziționat, la începutul lunii octombrie, sistemul de rachete aer-sol „Taurus KEPD-350". Acesta va fi folosit ca sistem de armament pe aeronavele spaniole de luptă, de tip F-18 și Eurofighter.

Contractul prevede achiziționarea unui număr de 43 de rachete operaționale, iar în preț sunt incluse și costurile integrării containerelor KEPD-350 pe aeronave.

Spania a devenit astfel primul client extern care achiziționează „Taurus KEPD-350". Sistemul a fost proiectat în Germania, inițial pentru avioanele Tornado, ulterior și pentru Eurofighter. **(www.eads.com, site oficial al EADS).**

EXCALIBUR 2005

Competiția de bombardament de aviație, denumită „Excalibur", s-a ținut, în acest an, la Baza Lakenheath, Suffolk, aparținând Forțelor Aeriene ale Marii Britanii, la sfârșitul lunii august. La eveniment au participat echipaje ale USAFE (Forțele Aeriene ale Statelor Unite din Europa) și RAF, iar misiunile au constat în lansări de bombe în poligoanele Holbeach și Wainfleet, din Lincolnshire, pe o perioadă de trei zile.

Zborurile de bombardament s-au desfășurat în mai multe etape, executându-se atât zboruri în picaj (unghiuri mari – 45 și 30 de grade, unghiuri mici – 20 și 10 grade), cât și zboruri la orizontală.

Avioanele care au concurat la „Excalibur 2005" au fost de tipul F-15 E, F-16 C, A-10 A, aparținând USAFE, respectiv Jaguar și Tornado, aparținând RAF.

Câștigătoarea ediției din acest an, în funcție de punctajul obținut, a fost desemnată Aripa 31 USAFE, cu baza la Aviano, Italia. **(Air Force Monthly, octombrie 2005, pag. 9, "Excalibur 2005").**

WATCHKEEPER PENTRU MAREA BRITANIE

Compania Thales a anunțat, în cursul lunii august, semnarea unui contract în valoare de 700 de milioane de lire sterline cu Ministerul Apărării din Marea Britanie, privind dezvoltarea, construirea și acordarea suportului inițial de implementare a programului „Watchkeeper – WK 450", un nou model de avion fără pilot (UAV).

Dezvoltat în colaborare cu firma Elbit Systems, WK 450 va putea rămâne în aer între 16 și 24 de ore și va fi dotat cu un senzor de vedere atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, iar datele culese vor fi transmise printr-o rețea de date la Stația de Control de la sol.

Conform cererilor formulate de ministerul apărării, dronele vor putea lucra în cooperare, una la mică altitudine, pentru a menține legătura cu Stația de Control și una la altitudini mari, care va transmite datele la sol prin intermediul celei dintâi.

„Watchkeeper" va intra în dotarea Regimentului 32 al Royal Artillery. **(Air Force Monthly, octombrie 2005, pag. 6, "Wathkeeper Contract Signed").**

ÎN DUET CU THUNDERBIRDS

Echipa de acrobație aeriană Thunderbirds a reprezentat principala atracție a spectacolului aerian organizat, în data de 7 octombrie a.c., cu ocazia aniversării a 50 de ani de existență a bazei aeriene americane de la Little Rock.

La eveniment au asistat peste 150.000 de spectatori, care au avut ocazia de a vedea la lucru, alături de Thunderbirds, echipele „Team Aeroshell", „Shockware the Jet Truck" și escadrila „Red Baron Pizza". **(www.af.mil, site oficial al USAF).**

Ungaria menține în serviciu aeronava L-39

În data de 25 august a.c., compania Aero Vodochody a livrat Forțelor Aeriene Ungare ultimele opt avioane model L-39ZO.

În cadrul acestui program de prelungire a serviciului, aparatul a fost revizuit, atât din punct de vedere al aspectului exterior, cât și al funcționării sistemelor. „Am reușit să schimbăm complet unele dintre instalații, iar în final am executat lucrări de mentenanță și teste de plutire", a declarat șeful echipei de ingineri ai companiei, Pavel Ivan.

În scopul obținerii informațiilor necesare dezvoltării de noi programe vizând continuarea procesului de modernizare a aeronavelor L-39, compania aeronautică ungară a închiriat aparate de tip L-159A și L-159B, pentru efectuarea unor zboruri demonstrative. **(Air Forces Monthly, octombrie 2005, pag. 15, „Aero Extends Hungarian L-39's Service Life").**

MAXI-TAXI ZBURĂTOR

Compania britanică Avcen lucrează la dezvoltarea prototipului Jetpod, un taxi zburător, care va fi operațional începând cu anul 2010.

Noul mijloc de transport va permite navetiștilor să ajungă în City, centrul financiar al Londrei, în doar câteva minute. Vehiculul va costa 750.000 de euro și va fi propulsat de două mici motoare cu reacție, care îi vor permite să decoleze de pe o pistă de 125 de metri și să aterizeze pe una de 300 de metri.

Jetpod, care urmează să intre în faza de testare în următoarele 15 luni, va fi cu 50 la sută mai silențios decât avioanele clasice.

La bordul taxiului zburător se pot îmbarca șase persoane (cu tot cu pilot), iar cursele nu vor fi extrem de costisitoare: o călătorie de câteva minute, de la aeroportul Heathrow, până în centrul Londrei (22 km), care durează o oră cu un taxi obișnuit, va costa circa 70 de euro de persoană, cu puțin peste tariful unui taxi clasic. Însă cine va dori să se deplaseze cu un astfel de maxi-taxi nu va trebui să fluiere după el, ci să îl aștepte într-una din cele 50 de stații... **(www.avcen.com, site oficial al Companiei Avcen Limited).**

RUSIA VA CONSTRUI AVIOANE INVIZIBILE

Industria aeronautică rusă va produce, în curând, un avion invizibil. Spre deosebire de modelele americane, versiunea rusă folosește ecrane cu plasmă pentru a absorbi și a dispersa undele radar, se arată într-o știre difuzată de agenția de presă rusă Mosnews, la sfârșitul lunii octombrie.

Anatoli Koroteiev, șeful centrului de cercetare Keddis, a declarat că tehnologia „ecranelor de plasmă" poate fi folosită pe orice vehicul, de la automobile, la avioane. Koroteiev a mai declarat că noua tehnologie folosește un principiu diferit de cel folosit de avioanele invizibile americane F-117 și B-2. Tehnologia rusă va dispersa complet undele radar, folosind un ecran de plasmă, creat de un generator mobil, care este foarte mic și ușor. La baza noii tehnologii se află un dispozitiv care emite o rază puternică de electroni ce ionizează aerul din jurul aeronavei, creând un nor de plasmă.

Koroteiev a mai adăugat că tehnologia poate fi folosită pe orice model de aeronavă, chiar și pe cele vechi, fapt ce va influența în mod pozitiv costurile de implementare. **(http://www.mosnews.com/news/2005/10/19/stealth.shtml).**

Programul NH90 continuă în Belgia

În luna septembrie a anului curent, Ministerul Apărării din Belgia a confirmat continuarea programului de înzestrare a forțelor aeriene cu elicoptere NH90. Astfel, până în luna iunie 2007, atât elicopterele Sea King și Alouette III vor fi înlocuite. În prima etapă, cinci aparate de tip Sea King, aflate într-o stare avansată de uzură, vor fi înlocuite de trei elicoptere NH90, în scopul îndeplinirii misiunilor de căutare-salvare.

Deocamdată, nu se cunoaște dacă Forțele Aeriene Belgiene au optat pentru executarea unor modificări similare celor efectuate de Forțele Aeriene Suedeze elicopterelor NH90, vizând în principal revizia capitală a ușilor de acces, astfel încât să fie permis operatorului de trolliu să stea în picioare pe timpul misiunii.

Deși unul dintre cele trei elicoptere ale Escadrilei 40 „Marine Flight" mai poate rămâne în serviciu până în anul 2015, aparatele vor fi înlocuite de două elicoptere NH90. De asemenea, pentru acoperirea tuturor misiunilor de transport și de susținere a operațiunilor terestre, Forțele Aeriene Belgiene vor mai comanda cel puțin trei aeronave NH90. **(Air Forces Monthly, octombrie 2005, pag. 15, „More on Belgian NH90 Plans").**

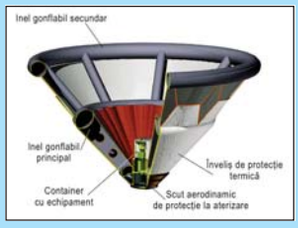
Pagini realizate de locotenent MIRCEA BARAC

Bugetul NASA 2006

Senatul american a aprobat bugetul NASA pentru anul 2006. Acesta se ridică la suma de 16,4 miliarde dolari şi este cu 200 de milioane de dolari mai mare decât cel pe anul în curs.
Suma ar putea creşte, întrucât proiectul de buget propus de Senat trebuie adus la acelaşi numitor cu versiunea propusă de Casa Albă, aceasta fiind mai darnică cu 75 de milioane de dolari, în ceea ce priveşte bugetul NASA.

Tehnologia IRDT

O rachetă de tip Volna a lansat, la începutul lunii octombrie, un vehicul demonstrator destinat să testeze tehnologia reintrării în atmosfera terestră utilizând



un scut gonflabil de protecţie (Inflatable Reentry and Descent Technology – IRDT).
Lansarea s-a efectuat din largul Mării Barents, cu ajutorul unui submarin, iar după un zbor suborbital ce a durat 35 de minute, vehiculul demonstrator a aterizat cu succes în Peninsula Kamchatka.
Tehnologia IRDT este dezvoltată în colaborare de mai multe companii europene şi ruse, iar efectul constă în reducerea costurilor, dar şi a greutăţii capsulelor ce reintră în atmosferă.

ARCA –cosmonava ORIZONT

La sfârşitul lunii august a avut loc, în Piaţa Constituţiei, prezentarea oficială a cosmonavei Orizont. Pentru prima dată, au fost înfăţişate publicului larg date şi imagini ale vehiculului Orizont, cea mai semnificativă iniţiativă europeană în domeniul zborului spaţial pilotat privat, ARCA (Asociatia Română pentru Cosmonautică şi Aeronautică) fiind o organizaţie nonguvernamentală, care promovează proiecte aerospaţiale şi alte activităţi legate de domeniul aerospaţial civil.

Soluţiile tehnice care s-au folosit în construcţia vehiculului Orizont au fost verificate anterior pe rachete demonstratoare. Vehiculul dispune de primul motor de rachetă reutilizabil din lume, construit din materiale compozite care sunt de şapte ori mai rezistente decât oţelul, însă de patru ori mai uşoare decât acesta. Folosind drept combustibil apa oxigenată, în proporţie de 70 la sută, Orizont are aproximativ zece metri lungime, o greutate maximă de până la trei tone şi o deschidere a aripilor de zece metri.

În prezent, testele pentru vehiculul Orizont sunt în plină desfăşurare. Rezultatele pozitive permit stabilirea primului zbor al vehiculului pentru luna mai 2006, la o altitudine de 30 kilometri. Principalul obiectiv constă în testarea sistemului de reintrare în atmosferă. Astfel, ARCA încearcă să obţină poziţia de favorit în competiţia X Prize Cup, după ce în cursul acestui an juriul a ales şapte finaliste din România, Marea Britanie, Canada, Argentina şi SUA.

SPACESHIPONE, PIESĂ DE MUZEU

SpaceShipOne, prima navetă privată care a efectuat un zbor în spaţiul cosmic, a devenit piesă de muzeu.

Deşi n-a trecut decât un an de când piloţii civili Mike Melvill şi Brian Binnie au pilotat aeronava peste limita celor 100 de km (dincolo de care începe spaţiul cosmic), la un interval de cinci zile (29 septembrie 2004, respectiv 4 octombrie 2004), aceasta a fost donată, la începutul lunii octombrie a.c., Muzeului Smithsonian al Aerului şi Spaţiului, din Washington.

Astfel, curioşii pot vedea simbolul turismului spaţial, SpaceShipOne, flancat de nu mai puţin celebrele „Spirit of St. Louis" (avionul care, în anul 1927, pilotat de Charles A. Lindbergh, a efectuat primul zbor transatlantic fără oprire) şi Bell X-1 (primul avion care, în anul 1947, pilotat de căpitanul Chuck Yeager, a depăşit viteza sunetului).

XENA – a zecea planetă de la Soare?

Astronomii au descoperit un obiect spaţial care ar putea deveni a zecea planetă a sistemului solar. Planeta, botezată XENA, a fost observată prima dată în anul 2003, când a primit indicativul 2003 UB313, atribuit de către astronomul Samuel Oschin, care a descoperit-o cu telescopul de la Mount Palomar, din California.

Însă abia acum cercetătorii au remarcat că acest corp ceresc ar putea avea o mărime dublă în comparaţie cu Pluto, cea mai mică planetă din sistemul solar.

"Suntem siguri că acest obiect este mai mare decât Pluto", a declarat, la o conferinţă de presă, dr. Mike Brown, de la California Institute of Technology, din Pasadena, California, care a studiat obiectul împreună cu o echipă de astronomi.

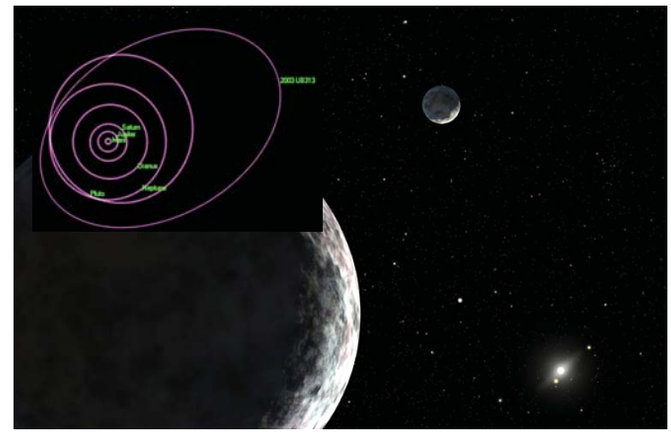
Distanţa la care se află obiectul este de 97 de ori mai mare decât distanţa Pământ-Soare.

Văzut de pe Pământ, 2003 UB313 se află în constelaţia Cetus (Balena). El poate fi observat cu instrumentele astronomice cele mai mari.

Oamenii de ştiinţă pot estima mărimea unui corp ceresc după strălucirea lui şi după modul în care reflectă lumina. Chiar dacă nu se cunoaşte reflectivitatea acestui obiect, astronomii susţin că acesta este mai mare decât Pluto.

În cursul lunii septembrie a.c., aceiaşi echipă de astronomi care a descoperit-o pe Xena, a anunţat descoperirea unui satelit al acesteia. Satelitul, care a primit, în mod firesc, numele de Gabrielle, este de 100 de ori mai puţin strălucitor decât Xena.

Acest corp ceresc nu va fi considerat planetă, până la anunţul oficial al Uniunii Astronomice Internaţionale.



CURSE DE RACHETE

La începutul lunii octombrie a.c., a fost înființată Liga Curselor de Rachete (Racket Racing League). Peter Diamandis, fondatorul fundației X Prize a devenit cofondator al Racket Racing League, în timp ce președinte a fost ales un cunoscut susținător al curselor automobilistice, Grauger Whitelaw.

Scopul acestei ligi constă în organizarea unor curse de aeronave care să fie propulsate de motoare-rachetă.

Sunt propuse curse care se vor desfășura în circuite tridimensionale, la o altitudine de 1.500 metri, cu participarea a maximum zece aeronave.

Prima serie a unor astfel de vehicule aeriene de curse va fi construită de către compania XCOR Aerospace.

Finala competiției, denumită „Cupa X Prize", se va ține în luna octombrie a fiecărui an, începând din 2006, în statul New Mexico.

Turist pe ISS

Greg Olsen, un afacerist american în vârstă de 59 de ani, a devenit, începând cu data de 1 octombrie 2005, cel de-al treilea turist spațial, după americanul Dennis Tito, în 2001, și sud americanul Mark Shuttleworth, în 2002. Olsen a plătit 20 de milioane de dolari pentru locul său în naveta care l-a dus pe ISS, scopul călătoriei sale fiind realizarea de fotografii și efectuarea câtorva experimente medicale.

„Acum o sută de ani, zborurile cu avionul erau rezervate unui număr redus de curajoși. Astăzi, unii iau avionul în fiecare săptămână. Același lucru se va întâmpla și cu zborurile spațiale", a declarat Olsen, într-o conferință de presă ce a precedat aventura acestuia.

Greg Olsen a revenit pe Pământ în data de 11 octombrie, alături de membrii celei de-a unsprezecea misiuni pe ISS, rusul Serghei Krikalev și americanul John Philips, ambii fiind în spațiu din 17 aprilie a.c.

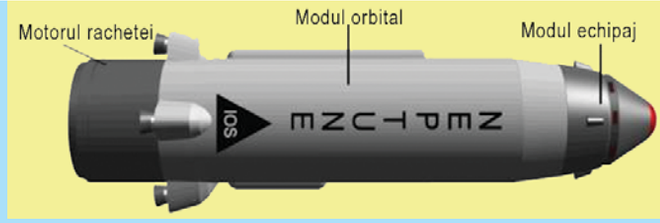
Echipajul celei de-a 12 misiuni ISS este format din cosmonautul rus Valeri Tokarev și astronautul american William McArthur.

Bilet pentru... orbită

Firma de turism spațial Interorbital System (IOS) a vândut, în data de 7 octombrie a.c., primul bilet turistic... spațial.

IOS a oferit spre vânzare 10 bilete, la prețul promoțional de 250.000 de dolari, costul real al unei călătorii orbitale fiind estimat la 2 milioane de dolari.

Tim Reed, un afacerist american din Gladstone, Missouri, a obținut primul bilet pentru o excursie de șapte zile la bordul vehiculului spațial Neptune, programat să fie lansat în cursul anului 2008.



Pe lângă aspectul turistic al expediției, Reed speră ca în timpul petrecut pe orbită să poată efectua o serie de experimente biologice și nutriționale.

Steaua "dezertoare"

Astronomii americani au observat pentru prima dată ieșirea unei stele din Calea Lactee. Potrivit cercetătorului Warren Brown, de la Harvard-Smithsonian, steaua s-a deplasat cu o viteză de 2,5 milioane de kilometri pe oră, în direcția vidului intergalactic, după ce a ieșit dintr-o gaură neagră situată în mijlocul Căii Lactee. Înainte de a părăsi galaxia, steaua se afla alături de o alta, la o distanță de 7,67 miliarde

de kilometri de o gaură neagră. În timp ce ambele astre se învârteau din ce în ce mai repede, apropiindu-se de centrul găurii negre, una dintre ele a fost atrasă de forța gravitațională și înghițită, iar cealaltă și-a continuat mișcarea cu o viteză de aproximativ 33 de milioane kilometri pe oră, ieșind din galaxie. În prezent, steaua se găsește la o distanță de peste 180.000 de ani lumină de Terra.

Satelit militar american

O rachetă de tip Minotaur a lansat, la sfârșitul lunii septembrie, de la baza Vandenberg, aparținând Forțelor Aeriene ale SUA, un satelit militar STP-R1. Construit de către concernul General Dynamics, satelitul va analiza, cel mai probabil, spațiul din zona orbitei joase a Pământului, spațiu considerat propice pentru „găzduirea" tehnicii militare de ultimă generație.

Pagini realizate de MIRCEA BARAC

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN PERIOADA 1949 – 1960

(continuare din numărul anterior)

Pentru a reda modul în care au fost promovate aceste cerinţe, amploarea şi efectele schimbărilor ce au avut loc în structura organizatorică a artileriei antiaeriene, vom prezenta, pe scurt, cele mai semnificative aspecte.

În anul 1952, situaţia artileriei antiaeriene s-a îmbunătăţit, ca rezultat al măsurilor luate în perioada anterioară. Existau acum în dotare tunuri de calibru 25 mm sovietice, 37 mm Rheinmetall, 75 mm Vickers, 76,2 mm sovietice cu aparat central de tragere Puazo-2, 85 mm cu aparat Puazo-3, 88 mm Krupp germane, proiectoare Nedalo de 150 cm germane şi staţii de radiolocaţie P-3 sovietice. Cu această tehnică au fost organizate 2 corpuri de artilerie antiaeriană a câte 5 regimente şi un regiment de proiectoare, 2 divizii cu câte 2 regimente şi un divizion şi 2 regimente pentru apărarea unor obiective mici. În anul 1953, au fost înfiinţate noi unităţi, adăugându-se câte două regimente de artilerie antiaeriană la fiecrae divizie, 2 divizioane şi un regiment pentru apărarea unor noi obiective. Tot atunci au luat fiinţă 7 divizioane şi 8 baterii de artilerie antiaeriană pentru apărarea unor aerodromuri şi întărirea apărării antiaeriene a unor obiective. De asemenea, continuîndu-se îmbunătăţirea înzestrării trupelor de apărare a teritoriului, intră în dotare tunul de calibru 57 mm sovietic cu aparat de conducere a tragerii PUAZO-5 şi staţia de radiolocaţie SON-9, destinate tragerilor împotriva ţintelor ce zboară la altitudini mici, precum şi staţia de radiolocaţie P-8, pentru îmbunătăţirea câmpului de radiolocaţie.

Aparat central PUAZO-3, destinat conducerii focului la bateria de tunuri antiaeriene calibru 85 mm

În situaţia internaţională complexă din anii ‘50, spaţiul aerian al ţării era deseori violat de avioane străine, care nu puteau fi nimicite sau alungate, întrucât pe traiectele de pătrundere nu existau mijloace ale apărării antiaeriene, iar aviaţia de vânătoare, nefiind subordonată C.A.A.T., decola cu mare întârziere din cauza sistemului de organizare care impunea aprobarea prealabilă a comandantului forţelor aeriene militare. Drept urmare, s-au luat măsuri de apărare împotriva unor asemenea incursiuni, între care înfiinţarea, la 23 iulie 1954, a patru grupe operative dispuse în cinci raioane, cu misiunea de a interzice pătrunderea aviaţiei inamice pe direcţiile principale: calea ferată Craiova – Bucureşti şi fluviul Dunărea.

Perioada care a urmat poate fi considerată deosebit de importantă şi bogată în evoluţia apărării antiaeriene a teritoriului. Ea se caracterizează prin preocuparea pentru continua îmbunătăţire a structurii organizatorice şi corelarea acesteia cu înzestrarea cu tehnică de luptă modernă, culminând cu introducerea, în anii 1955 şi 1959, a unor noi genuri de armă: trupele radiotehnice şi trupele de rachete antiaeriene. Acestea au sporit puterea de foc şi, implicit, capacitatea combativă a trupelor de apărare antiaeriană a teritoriului.

În anul 1955, trupele apărării antiaeriene a teritoriului erau înzestrate cu tehnică de luptă de un nivel superior în procente foarte mici. Astfel, din numărul total al staţiilor de radiolocaţie existente, doar 20 la sută erau de ultimul tip, iar din totalul pieselor grele de artilerie antiaeriană – doar 8 la sută.

Această situaţie a marcat, cel puţin din punct de vedere cantitativ, începutul unui declin, care avea să ducă, în următorii 5-6 ani, la renunţarea întrebuinţării unor astfel de mijloace în apărarea obiectivelor.

Noua atitudine, provocată de interese politico-economice, pe de o parte, de miracolul „racheta antiaeriană” pe de altă parte, a întrerupt procesul de dezvoltare a industriei proprii de producere a armamentului antiaerian şi de perfecţionare a modelelor existente, privând astfel apărarea antiaeriană de un mijloc ce-şi avea bine definit domeniul de întrebuinţare.

Tun antiaerian calibru 85 mm, model 1940. S-a aflat în înzestrarea artileriei antiaeriene române începând cu anul 1951

Însumând o forţă combativă echivalată cu 26 de regimente cu o structură organizatorică medie, artileria antiaeriană aflată în serviciu în cursul anului 1955 a prezentat o diminuare cu aproximativ 14 la sută faţă de anul precedent. Totodată, a scăzut numărul obiectivelor apărate antiaerian cu astfel de mijloace, în special prin renunţarea la protecţia nemijlocită a unor obiective punctiforme. De asemenea, intenţia de a retrage din dispozitivele de luptă tehnica mai puţin performantă nu poate fi apreciată decât ca pozitivă, dar decizia de a nu pune nimic în loc nu poate fi cotată ca o soluţie. Un exemplu edificator în acest sens l-a constituit retragerea, în numai doi ani, a apărării antiaeriene nemijlocite a aerodromurilor şi a unor puncte obligate de trecere, pentru ca, mai târziu, refacerea acesteia, cu aceleaşi mijloace, să dureze mai mult de zece ani.

Anul 1956 marchează o nouă etapă privind structura organizatorică a apărării antiaeriene a teritoriului: contopirea Comandamentului Forţelor Aeriene Militare cu Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, în scopul conducerii centralizate a tuturor forţelor şi mijloacelor destinate luptei de apărare antiaeriană a teritoriului, pe baza unei concepţii şi a unui plan unic, dintr-un singur punct de comandă principal.

De asemenea, pentru a fi gata de luptă în orice moment, trupele apărării antiaeriene au trecut la serviciul operativ.

Totodată, a intrat în dotare tehnică perfecţionată - tunuri calibrul 100 şi 130

mm, iar pentru altitudini mici – tunul de 37 mm sovietic, radioproiectoare de 150 cm şi staţii de radiolocaţie moderne de game metrice, centimetrice şi decimetrice, cu posibilităţi tehnico-tactice mult îmbunătăţite faţă de cele existente, care au permis îmbunătăţirea câmpului de radiolocaţie la toate altitudinile şi, îndeosebi, la altitudini mici.

În afara acestor schimbări, la nivel naţional, a organizării apărării antiaeriene, anul 1956 a marcat şi trecerea la o cooperare mai strânsă între apărarea antiaeriană a teritoriului naţional şi eşaloanele similare din armatele statelor vecine participante la Tratatul de la Varşovia. Coordonarea acţiunilor de apărare antiaeriană la acest nivel, prevăzută în acordurile încheiate între părţile semnatare, a ridicat o serie de probleme legate de adaptarea sistemelor naţionale de apărare antiaeriană la cerinţele regionale, de asigurare a compatibilităţii mijloacelor de luptă şi a structurilor de conducere.

Pentru rezolvarea acestor aspecte, în luna mai 1956, a avut loc, la Moscova, o primă „consfătuire a comandanţilor apărării antiaeriene din ţările cu democraţie populară", cum subliniau documentele vremii, condusă de mareşalul Uniunii Sovietice, Beriuzov – şeful organului de coordonare a apărării antiaeriene a teritoriului ţărilor din tratat.

Telemetru ZEISS, folosit de artileria antiaeriană pentru determinarea distanţelor până la ţinte, în poziţie la Ploieşti

Din raportul şefului delegaţiei române (generalul Titus Lupescu, locţiitorul ministrului forţelor armate pentru apărarea antiaeriană şi aviaţie) la întoarcerea din misiune, au rezultat unele concluzii şi pentru artileria antiaeriană, astfel: ◆înzestrarea unităţilor de profil cu cea mai nouă tehnică de luptă, întrucât, ca armă activă, este „mult rămasă în urmă" faţă de cea a URSS. Această necesitate a fost motivată de mareşalul Beriuzov şi prin faptul că spaţiul aerian apărat de armatele din ţările cu democraţie populară constituie pentru ţara sa „primul eşalon de confruntare aeriană" şi, ca urmare, trebuie să fie puternic; ◆introducerea în procesul de pregătire şi execuţie a tragerilor antiaeriene a aparaturii de automatizare de tip KUZA, VĂZDUH şi FAZA; ◆înlocuirea tunurilor de 85 mm, a căror eficienţă a devenit mult prea scăzută în raport cu performanţele obţinute de aviaţie, cu tunuri de 100 mm; ◆scoaterea punctelor de comandă ale unităţilor şi marilor unităţi de artilerie antiaeriană în afara localităţilor şi instalarea lor în construcţii subterane; ◆recomandarea ca, în zona litoralului, unităţile de artilerie antiaeriană să nu fie subordonate Comandamentului Marinei Militare etc.

Staţia de radiolocaţie SON-9, destinată descoperirii ţintelor ce evoluau la înălţimi mici

Problemele rezultate din consfătuire au primit acordul generalului–maior Ion Tutoveanu, care a ordonat trecerea la executarea măsurilor stabilite.

Concomitent cu perfecţionarea organizării şi dotării trupelor apărării antiaeriene, s-au pus bazele unui învăţământ militar de specialitate modern. Pregătirea cadrelor se efectua în Şcoala militară de ofiţeri de artilerie antiaeriană, Şcoala militară de ofiţeri de radiolocaţie şi Şcoala militară de aviaţie, toate cu durata de 2 ani, apoi de 3 ani. Pregătirea cadrelor de ingineri de specialitate s-a organizat în Academia Tehnică Militară, iar a celor de stat major – în facultăţile de specialitate de la Academia Militară Generală. Subofiţerii şi maiştrii militari erau pregătiţi în şcolile militare de profil, iar antrenarea prin trageri s-a organizat în poligonul de trageri antiaeriene de la Capu Midia. Profesionalizarea cadrelor era gestionată prin convocări de pregătire tactică, operativă, de specialitate, aplicaţii de comandament şi stat major pe hartă şi aplicaţii cu inamic marcat şi de cooperare, cu situaţii aeriene din ce în ce mai complexe.

Anii 1958-1959 nu au adus schimbări substanţiale în atitudinea conducerii apărării antiaeriene a teritoriului faţă de întrebuinţarea artileriei antiaeriene. Cu gândul la performanţele atinse de rachetele radiodirijare şi la faptul că introducerea lor în înzestrare solicită efective, cazărmi şi noi dispozitive de luptă, procesul de renunţare la serviciile „gurilor de foc antiaeriene" a continuat.

De asemenea, în această perioadă, concomitent cu micşorarea numărului de mari unităţi şi unităţi de armă, în compunerea de luptă a celor rămase în serviciu a crescut şi numărul bateriilor „cadre", poziţie în care, după anul 1960, au fost incluse şi parte din regimentele de artilerie antiaeriană ce urmau a fi pregătite şi transformate în regimente de rachete antiaeriene.

Exerciţiu tactic executat cu elevii şcolii de ofiţeri de artilerie antiaeriană

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

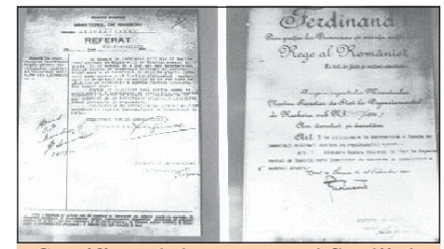
General de divizie (r) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel dr. Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române" vol. II.

General-colonel (r) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria apărării antiaeriene a teritoriului României"

Notă:

Fotografiile au fost asigurate de Brigada 1 Rachete Sol-Aer

PAGINI DIN ISTORIA ŞCOLII MILITARE DE MAIŞTRI ŞI SUBOFIŢERI A FORŢELOR AERIENE



Certificatul de naştere al Şcolii de meseriaşi ai aeronauticii

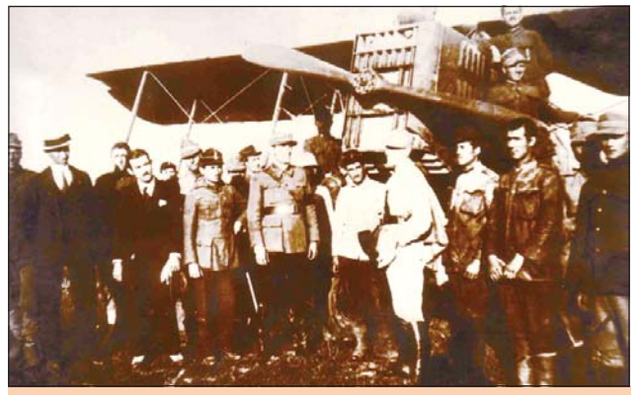
85 de ani de existenţă

Anul acesta se împlinesc 85 de ani de la înfiinţarea Şcolii de meseriaşi ai aeronauticii. În decursul timpului, această şcoală, care a existat sub diferite denumiri, a dăinuit în faţa nenumăratelor încercări şi vicisitudini istorice, impresionând prin dorinţa de a exista în aceeaşi vatră de spiritualitate românească, în care a reuşit să se afirme ca o prestigioasă instituţie militară de învăţământ, cultură şi educaţie. Eforturile generaţiilor de instructori şi profesori militari, ale comandanţilor, au fost răsplătite de-a lungul anilor cu absolvenţi eminenţi şi personalităţi marcante ale vieţii tehnice româneşti. Iată de ce, acum, la ceas festiv, considerăm mai mult decât necesară o scurtă trecere în revistă a trecutului acestei prestigioase instituţii, a acestui valoros " incubator tehnic" al Forţelor Aeriene Române.

"Cazarma Tudor Vladimirescu", din Mediaş, lăcaş al Şcolii în perioada 1921 – 1927

La 1 aprilie 1913 s-a înfiinţat Aeronautica militară, ca armă de sine stătătoare în cadrul Forţelor Armate. Aviaţia română a efectuat misiuni aeriene speciale în timpul primului război mondial. Atunci s-a constatat că nu existau specialişti pentru întreţinerea şi pregătirea aparatelor pentru zbor.

Direcţia Aeronautică a cerut Ministerului de război înfiinţarea urgentă a unei şcoli tehnice, care să pregătească personalul pentru întreţinerea şi repararea aeronavelor. Pe baza documentaţiei primite de la Direcţia Aeronauticii, ministrul de război a înaintat un raport regelui României, Ferdinand. "Spre ... a asigura pregătirea profesională a maeştrilor necesari aeronauticii militare, de care depinde în foarte largă măsură buna ei funcţionare, cu cel mai profund respect, rog pe majestatea voastră să aprobe alăturatul decret de înfiinţare a Şcoalei de meseriaşi militari ai aeronauticii" – se preciza în raport.



Ofiţeri din comanda Şcolii (1937)

La 18 octombrie 1920, regele Ferdinand a semnat Înaltul Decret nr. 4167, prin care a hotărât înfiinţarea "Şcolii de meseriaşi ai aeronauticii", prima şcoală pentru formarea tehnicienilor militari de aviaţie.

În Monitorul oastei nr.55, din 11 noiembrie1920, apărea Regulamentul de funcţionare al şcolii. Durata studiilor era stabilită la 6 ani, din care 4 ani cursul inferior şi 2 ani cursul superior. Erau selecţionaţi copii de veterani de război, orfani de război, fii ai cadrelor militare, cetăţeni români şi de alte naţionalităţi. Vârsta candidaţilor era între 12 şi 16 ani. Regimul de funcţionare era unul militar, iar toate cheltuielile erau suportate de Ministerul de Război.

Cursul inferior studia materii de cultură generală: istoria românilor, geografia economică, fizica, religia, aritmetica, limbile franceză şi germană, chimia generală, educaţia militară, elemente de mecanică şi aeronautică. Cursul superior studia obiecte precum: rezistenţa materialelor, aerodinamica, desenul industrial, muzica şi gimnastica, în jumătate din timpul alocat, iar cealaltă jumătate era destinată practicii în laboratoare, ateliere şi pe avioane.

Numărul elevilor stabilit la început pentru şcolarizare a fost de 400. Şcoala începea la 15 septembrie, ca toate celelalte şcoli, fiind precedată de concursul de admitere, în luna august. În toamna anului 1920, "Şcoala de meseriaşi militari ai aeronauticii" şi-a început cursurile pe aerodromul Pipera-Bucureşti, fiind comandată de locotenent-colonelul Ioan Capşa. Aici a funcţionat în nişte construcţii improprii activităţilor de instruire şi educare. Trebuia găsit un local adecvat pentru buna desfăşurare a procesului de învăţământ. Conducerea şcolii a trimis ofiţeri pentru a găsi un local potrivit la Arad. În drum, aceştia s-au oprit la Mediaş, unde oficialităţile oraşului au oferit în acest scop o fostă cazarmă de husari, care a rămas goală după plecarea Regimentului 13 Călăraşi la Orăştie.

Clădirea a primit denumirea de "Cazarma Tudor Vladimirescu", rămasă azi cu numele de "Cazarma veche", în momentul de faţă – Cercul Militar Mediaş.

Alegerea Mediaşului a fost determinată de poziţia în centrul ţării a oraşului, de întretăierea unor importante căi de comunicaţie, de clima blândă, dar şi de exploatarea în zonă a gazului metan. Oraşul era în plină dezvoltare, ceea ce asigura posibilităţi de aprovizionare, locuinţe pentru cadre şi posibilităţi pentru familiile

acestora de a ocupa diferite servicii în instituțiile și întreprinderile de aici. Decizia de mutare a școlii în Mediaș venea și în întâmpinarea dorinței unor oficialități ale orașului de a înființa școli românești în interiorul reîntregit al României, prin Marea Unire de la 1 Decembrie 1918.

Aici s-au făcut amenajările corespunzătoare, școala funcționând între anii 1921-1927. În 1924 are loc schimbarea numelui școlii, la cererea conducerii, prin Înaltul Decret Regal nr. 3761, din 10 noiembrie 1924, instituția devenind Școala Tehnică a Aeronauticii. În viitor școala urma să fie echivalentă cu liceul industrial.

Cazarma Tudor Vladimirescu a devenit neîncăpătoare. Cererea de personal militar specializat pentru întreținerea și repararea avioanelor a crescut, prin înființarea de noi unități militare cu acest profil. Se punea problema înființării unei școli militare moderne, cu săli de clasă, ateliere, hangare, laboratoare și aerodrom.

De aceea, la 5 iulie 1924, școala a preluat, de la Comitetul agrar Mediaș, terenul denumit "Zăvoi", în suprafață de 139 de iugăre (80 ha). Pe acest teren, situat la marginea orașului, ideal pentru amenajarea unui aerodrom, a început construcția noului local al școlii, care a primit numele "Cazarma Aurel Vlaicu", denumire pe care a purtat-o până în 1954.

Principalele construcții ale școlii au fost realizate între anii 1924-1927, la ridicarea lor participând și elevii.

La 30 iunie 1926, cursul superior al școlii a fost absolvit de prima promoție, compusă din 22 de elevi. Pe locul întâi s-a situat submaistrul clasa a 3-a Cucu Ilie. Dornic să-și perfecționeze studiile, șeful primei promoții a urmat, ulterior, cursurile Școlii de ofițeri mecanici, iar după trecerea în corpul ofițerilor, a urmat cursuri de specialitate în Italia, unde a obținut doctoratul în inginerie aeronautică.

Elevi în stagiu, pe aerodromul din Mediaș

Durata cursurilor pentru elevi a continuat să fie de 6 ani până în 1939, după care s-a mai adăugat un an la perioada de școlarizare. Elevii care au absolvit cu medii mari clasa a VI-a în anul 1939 au intrat în anul întâi în "Școala de ofițeri mecanici", înființată în 1940. Cei cu medii mici au continuat cursurile Școlii Tehnice Aeronautice.

Procesul de învățământ s-a desfășurat după un program riguros, iar procesele verbale ale Consiliului Profesoral al școlii, dintre anii 1927-1939, arată măsurile concrete de îmbunătățire a situației la învățătură. Se fac recomandări pentru folosirea materialului didactic la ore, pentru utilizarea metodelor active de învățare și realizarea educației morale a elevilor.

Școala Tehnică de Aviație era bine integrată în învățământul mediesan, făcând schimburi de experiență cu școlile din oraș. În anul 1940, la Cazinoul Școlii Tehnice de Aviație, au fost invitați dascălii Școlii primare de stat nr.2 Mediaș, să audieze conferința "Activitatea practică în raport cu munca intelectuală, în lumina pedagogiei celei noi". În invitație, se specifica ținuta cerută, numărul de participanți și evenimentul monden organizat după conferință – o seară dansantă. Școala Tehnică de Aviație a fost una din primele școli cu predare în limba română din această zonă și prima școală tehnică de aviație din sud-estul Europei.

Și munca în echipă se învață!

În anul 1930, aerodromul școlii a fost folosit de către regele Carol al II-lea, care, însoțit de alte persoane oficiale, a vizitat școala, semnând în registrul istoric al instituției. Din dorința regelui, în 1931, a fost înscris, ca elev, voievodul Mihai I, care nu a urmat efectiv cursurile, fiind instruit de către șeful promoției 1927, locotenentul Ioan Holca, care absolvise și Școala de ofițeri mecanici de la Băneasa. Această pregătire se desfășura la Sinaia, unde Carol al II-lea dăduse dispoziții să i se aducă și un avion. La 8 noiembrie 1931, cu ocazia zilei onomastice, o delegație a școlii a înmânat voievodului Mihai ordinul de zi de înălțare la gradul de fruntaș și un album comemorativ. Evenimentul a fost marcat prin așezarea unei plăci de marmură pe clădirea "Direcția de studii". Timp de 6 ani, prințul moștenitor a fost trecut cap de listă la clasa unde era înscris.

În anul 1943, la 20 mai, de data aceasta în calitate de rege al României, însoțit de regina mamă și generalul Constantin Argeșanu, Mihai I a vizitat școala, cu ocazia unei vânători organizate în regiune.

În atelierele școlii a lucrat și savantul român de naționalitate germană Hermann Oberth, în anul 1932. Miniracheta realizată de el aici a fost experimentată pe aerodromul școlii. Pe bună dreptate, Hans Barth, biograful lui Hermann Oberth, scria: " Mediașul este unul din primele orașe din lume de unde și-au luat zborul cei dintâi precursori ai puternicelor rachete din zilele noastre, iar România, una din primele țări ale globului, pe lângă S.U.A., Germania, Uniunea Sovietică, ce se pot mândri că au fost adevărate leagăne ale zborului cosmic".

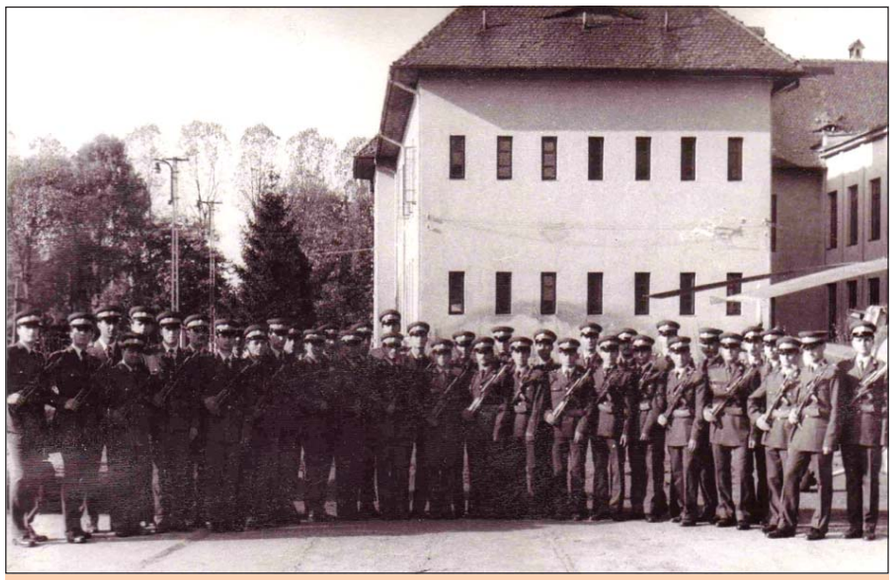
De la înființare până în 1944, școala a pregătit 17 promoții cu 617 cadre tehnice, care au deservit întreaga aviație română în cel de-al doilea război mondial, aviație ce s-a confruntat cu cele mai puternice forțe aeriene ale lumii, mai puțin cea japoneză (S.U.A, Marea Britanie, Germania și Uniunea Sovietică).

Între anii 1941-1945, viața școlii a fost strâns legată de evenimentele istorice care s-au desfășurat. Astfel, în perioada 21-23 ianuarie 1941, în timpul încercării mișcării legionare de a lua conducerea statului, efectivele școlii au asigurat paza principalelor instituții, obiective economice și administrative din oraș.

În cursul celui de-al doilea război mondial, școlile de ofițeri, maiștri și submaiștri activi și-au continuat activitatea la Mediaș, fiind înființate noi școli pentru pregătirea unor ofițeri mecanici și subofițeri tehnici de aviație.

Școala n-a avut plan de mobilizare în acest război; și-a continuat activitatea pregătind cu o intensitate mai mare specialiștii pentru întreținerea și repararea materialului volant participant la război. La 23 august 1944, la Băneasa, au căzut apărându-și țara 2 elevi ai școlii, aflați în stagiul de practică pe acest aerodrom: elev plutonier-adjutant Zaharia Dinică și elev caporal Decebal Popescu. Școala i-a declarat eroi și-i omagiază la fiecare apel solemn.

Între anii 1945-1953, școala suferă unele transformări, o dată cu reforma învățământului. În anul 1953, școlile militare tehnice nr.1, de la Sibiu, și nr.2, de la Mediaș, se contopesc într-o singură instituție, la Mediaș, sub denumirea de Școala Tehnică de Aviație. În anul 1954, pe baza Decretului Prezidiului Marii Adunări Naționale, nr.304, din 4 septembrie, la denumirea școlii se adăuga numele pionierului aviației românești și mondiale, Traian Vuia, iar la 30 decembrie 1954, Școlii Militare Tehnice de Aviație "Traian Vuia" i se încredințează, într-un cadru festiv, Drapelul de luptă. Începând din anul 1955 și



Fotografie de grup,
după depunerea Jurământului Militar

până în 1958, în școală au mai funcționat cursuri de calificare pentru arma aviație a unor ofițeri proveniți din alte arme, precum și convocări de pregătire militară a unor grupe de studenți de la Institutul Politehnic din București.

O dată cu transformarea corpului sergenților angajați în corpul subofițerilor, în anul 1959, la Mediaș a luat ființă și o Școală Militară de subofițeri tehnici de aviație, cu durata de 2 ani, iar în anul 1964 și de maiștri de aviație, cu durata de 3 ani, pentru specialitățile avion-motor, armament de bord, instalații electrice, radio și radiolocație de bord. Ca urmare a noilor sarcini ce-i reveneau și a faptului că nu se mai pregăteau elevi pentru a deveni ofițeri tehnici de aviație, ultima promoție de ofițeri tehnici absolvind școala în 1960, în anul 1964, Școala Militară de la Mediaș a primit denumirea de Școala Militară de Maiștri și Subofițeri de Aviație "Traian Vuia".

În august 1965, prin ordinul Marelui Stat Major, școlii i-a fost atribuită denumirea de Școala Militară de maiștri de Aviație "Traian Vuia", fiind singura instituție din țară care a asigurat în această perioadă, pregătirea maiștrilor militari pentru aviație. În paralel cu pregătirea cadrelor tehnice pentru aviația militară, prin efortul sporit al personalului didactic, în perioada 1965-1989, în această instituție au fost școlarizate și cadrele tehnice necesare deservirii aeronavelor din dotarea aviației civile, care, la absolvirea școlii, erau avansate la gradul de maistru militar în rezervă. Ca o recunoaștere a rezultatelor obținute de colectivul școlii, în luna mai 1977, cu prilejul Centenarului Independenței de Stat a României, Drapelul de luptă al școlii a fost decorat cu Ordinul "Apărarea Patriei", clasa a III-a.

De-a lungul existenței sale, școala s-a confruntat și cu greutăți, provocate în special de capriciile naturii, respectiv inundații provocate de revărsarea râului Târnava Mare.

Dacă prima inundație cunoscută în istoria școlii, cea din 1932, nu a produs mari stricăciuni, cele din 1970 și 1975 au perturbat considerabil desfășurarea normală a procesului de învățământ.

Elevii școlii au participat nu numai la curățarea întregii cazărmi, dar și la evacuarea bunurilor unor intreprinderi și instituții, a populației și bunurilor acesteia din zona inundată. În anul 1989, școala militară a menținut un climat de stabilitate și calm în municipiu și zonele alăturate. Cadrele și elevii au asigurat paza și ordinea la principalele obiective economice și instituții din muncipiu.

Din luna octombrie 2001, școala primește denumirea de "Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene", instituție de prestigiu a învățământului militar românesc, a cărei intensă activitate a fost caracterizată permanent de calitatea procesului de învățământ, asigurând formarea specialiștilor militari necesari armatei române și altor beneficiari pentru întreținerea și exploatarea tehnicii și armamentului, precum și pentru conducerea subunităților mici.

Ca urmare a restructurării învățământului militar, începând din luna septembrie 2004, Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene își continuă activitatea în locația Boboc – Buzău, alături de Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene.

Caracterul integrator al celor trei arme din compunerea Forțelor Aeriene – aviația, radiolocația, artileria și rachetele sol-aer – a impus pregătirea viitorilor specialiști, maiștri militari și subofițeri, care deservesc tehnica de luptă din dotare, într-o concepție unitară și într-o singură instituție militară de învățământ, la Boboc, în citadela zborului românesc, instituție care respiră tradiție, unde disciplina, concentrarea și responsabilitatea sunt la ele acasă.

În prezent, Forțele Aeriene reprezintă cea mai dinamică și complexă categorie de forțe armate, iar armele ce o compun sunt elemente hotărâtoare în asigurarea securității aeriene a României.

Fiind o instituție de învățământ postliceal, în primul an de învățământ se studiază disciplinele de pregătire militară generală, pregătire științifică fundamentală și se începe pregătirea de specialitate. În anul al doilea de învățământ se urmărește formarea și perfecționarea deprinderilor practice de lucru cu tehnica, se studiază disciplinele de specialitate, referitoare la construcția, funcționarea, întreținerea, exploatarea și întrebuințarea în luptă a tehnicii.

Baza materială bogată și modernă dispune de laboratoare de specialitate, biblioteci cu un fond de carte de peste 30.000 de volume, sală de sport multifuncțională, bază de sport în aer liber, cu terenuri de fotbal, baschet, handbal, tenis, muzeu și săli de clasă frumos amenajate, în care sunt asigurate condiții optime pentru ca activitatea de învățământ să se desfășoare la un nivel ridicat.

În fiecare an, pe poarta instituției ies noi promoții de elevi. Aceasta este menirea școlii și ea și-o îndeplinește cu prisosință, formând în primul rând oameni și apoi specialiști de înaltă clasă.

Nume de valoare mondială și națională au absolvit această școală. Printre aceștia: Ioan Moraru, doctor docent în medicină – laureat al premiului Nobel pentru pace în anul 1985, împreună cu Consiliul Internațional al Organizației " Medicii lumii pentru prevenirea războiului", membru post-mortem al Academia Române –, generalul-locotenent doctor inginer Ștefan Ispas, fost inginer șef al Aviației și rector al Academiei Tehnice Militare, generalul Gheorghe Zărnescu, fost comandant al Aviației Militare, dar și cei doi renumiți cosmonauți: general de brigadă inginer Dumitru Prunariu și comandor inginer Dumitru Dediu.

Valoarea oamenilor care la absolvire s-au integrat în unitățile din forțele aeriene, în alte instituții și întreprinderi, a dus la creșterea prestigiului școlii și a făcut să fim recunoscuți ca demni urmași ai lui Vuia.

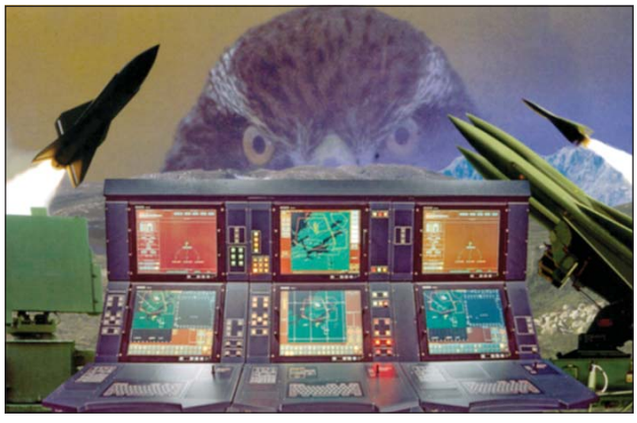
Acum, la împlinirea a 85 de ani de existență sub semnul datoriei față de neam și țară, transmitem un gând bun de recunoștință, de respectuoasă prietenie pentru colegii de altădată, care și-au încheiat misiunea și care au fost continuatorii tradițiilor acestui lăcaș de cultură și civilizație.

La mulți ani," bătrână doamnă", pepinieră neobosită a tehnicienilor militari din Forțele Aeriene!

Pagini realizate de
locotenent-comandor
DAN HAGEANU
maistru militar
CLEMENTIN ISPRĂVNICELU

EXPOMIL 2005

În perioada 20–23 octombrie a.c., s-a desfăşurat, la ROMEXPO, cea de-a IV-a ediţie a expoziţiei internaţionale bienale de tehnică şi echipamente militare – EXPOMIL 2005. În cadrul expoziţiei din acest an, organizată de Romarm şi Patromil, cu sprijinul Ministerului Apărării Naţionale şi al Ministerului Economiei şi Comerţului, au fost reprezentate 20 de ţări, respectiv Austria, Cehia, Elveţia, Finlanda, Franţa, Germania, Grecia, Israel, Italia, Japonia, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Polonia, Serbia şi Muntenegru, Spania, SUA, Suedia, Turcia şi, desigur, România.



Beneficiind de aportul a 156 de expozanţi – dintre care 87 firme româneşti (AEROSTAR S.A., AVIOANE CRAIOVA S.A., AEROFINA, EUROCOPTER ROMÂNIA S.A., IAR etc.) şi 69 din străinătate (BAE SYSTEMS, EADS, OERLIKON CONTRAVES S.A., RAYTHEON, SAAB etc.), expoziţia din acest an a reunit cererea şi oferta industriei româneşti, dar şi pe cele ale partenerilor străini din domeniul producţiei de echipamente şi tehnologie militară.

SUPORT LOGISTIC PENTRU RADAR
Monitorizarea în timp real a solicitărilor şi modului în care acestea sunt rezolvate
Obţinerea şi furnizarea de informaţii în timp real
Personalizarea serviciilor în funcţie de cerinţele beneficiarului
Asigurarea serviciilor de întreţinere, intervenţie şi reparaţii
RADAR GAP FILLER
Compatibil NATO
Înaltă mobilitate
Capacitate de misiuni multiple
Radar 3D modern
Desfăşurabil oriunde în lume
Operaţii de mentenanţă preventivă şi corectivă, 24 ore pe zi, 7 zile pe săptămână,

Au fost prezentate sisteme de echipamente pentru forţele terestre, aviaţie şi marină, sisteme de comandă, control, comunicaţii şi informaţii, mine, echipamente pentru securitatea internă, arme şi sisteme de apărare, uniforme, echipament personal etc.

Dintre manifestările conexe desfăşurate cu ocazia expoziţiei, menţionăm seminarul internaţional din data de 21 octombrie, în care au fost dezbătute următoarele teme: ◆ Cooperarea în domeniul cercetării-dezvoltării. Participarea la proiectele de cercetare-dezvoltare împreună cu NATO-RTO, WEAO şi EDA; ◆ Sinergia dintre cercetarea civilă şi cea militară, un obiectiv prioritar european; ◆ Globalizarea şi mediul de securitate. Influenţa globalizării în domeniul cercetării-dezvoltării pentru apărare.

Dincolo de prezentarea tehnicii de ultimă generaţie a celor mai importante firme naţionale şi internaţionale din domeniu, EXPOMIL are, de asemenea, rolul de a lua „pulsul" industriei naţionale de apărare, mai ales în contextul în care România urmează să efectueze importante achiziţii de echipament militar în următorii ani, aspect subliniat de către secretarul de stat în Ministerul Apărării Naţionale, Ioan Ion. „Informarea reciprocă reprezintă principalul obiectiv al acestei manifestări. Faptul că am ajuns la a patra ediţie relevă importanţa pe care o acordă firmele româneşti şi străine acestui eveniment. EXPOMIL 2005 dovedeşte că România este percepută la adevărata ei valoare, ca un adevărat partener în cadrul NATO", a declarat secretarul de stat, care a adăugat că organismele Alianţei joacă în acest context rolul de „interfaţă" între industria naţională şi armatele statelor membre NATO.

Locotenent MIRCEA BARAC

DECANUL DE VÂRSTĂ AL AVIATORILOR ROMÂNI: GENERALUL DE FLOTILĂ AERIANĂ (r) MIHAIL GH. PAVLOVSCHI

Puțini sunt militarii care au ajuns la vârste venerabile și cu atât mai puțin aviatorii. Răsfoind anuare, file de arhivă, reviste, cărți de istorie privind aviația și aviatorii români, am ajuns la concluzia că este primul caz în care unul dintre aviatorii compatrioți a reușit performanța de a ajunge la vârsta de 100 de ani.

Vicisitudinile vieții de aviator, războiul la care a participat, urmat de acei întunecați ani când recunoștința era sinonimă cu închisoarea, cu regimul de detenție și de exterminare practicat pe scară națională, n-au reușit a-l înfrânge pe aviatorul **Mihail Pavlovschi,** general de flotilă aeriană în retragere.

Toate acestea n-au rămas fără urmări, sănătatea celor scăpați din închisorile și lagărele comuniste fiindu-le grav șubrezită, implicit diminuându-li-se anii de viață.

Acum, pe bună dreptate, cum să nu te închini în fața miracolului că totuși, depășind vremurile, Pavlovschi a reușit să ajungă la frumoasa vârstă de 100 de ani, devenind astfel decanul de vârstă al aviatorilor români?!

Născut la 7 octombrie 1905, la Cetatea Albă, după absolvirea liceului din localitatea Comrat, județul Tighina, în 1925, Mihail Pavlovschi s-a înscris la Școala de Ofițeri de Aviație, pe care, la 1 iulie 1927, a absolvit-o cu gradul de sublocotenent.

La 17 august 1928, a fost brevetat pilot în cadrul Școlii de pilotaj de la Tecuci, pentru ca, în 1929, să urmeze și cursurile Școlii de vânătoare de la Buzău, după care, revenind la Tecuci, în anul 1929, să urmeze și să absolve Școala de instructori de zbor.

Reținut ca instructor de zbor în cadrul Școlii militare de pilotaj de la Tecuci, la cerere, la 1 aprilie 1936 a fost mutat la Flotila de Luptă de la Pipera. În acest răstimp, între anii 1933 și 1934, Pavlovschi a frecventat și Institutul Militar de educație fizică, pe care l-a promovat cu „Magna cum laudae".

De la Pipera, a fost trimis în Anglia, unde a urmat și promovat cursurile Școlii de zbor fără vizibilitate.

Ca urmare a pregătirii dobândite, la revenirea în țară a fost detașat la Compania aeriană LARES, zburând pe liniile aeriene interne și externe ale acesteia.

Agresiunea Germaniei asupra Poloniei, la 1 septembrie 1939, l-a găsit pe Mihail Pavlovschi în postura de comandant de echipaj al unui avion de pasageri, pe aerodromul de la Lemberg. După încetarea bombardamentului german asupra aeroportului, a reușit să decoleze de pe pista plină de gropile făcute de bombe, salvând avionul și echipajul.

Din anul 1939, Mihail Pavlovschi a revenit în aviația militară, încredințându-i-se, succesiv, comanda unei escadrile de bombardament, comanda Școlii de bimotoare și comanda Grupului Aero-Transport Militar.

În această ultimă calitate, a coordonat și a executat personal numeroase misiuni de transport materiale de aviație, muniție, combustibil și personal navigant și tehnic pe front și dinspre front, atât în Est, cât și în Vest, în multe situații contribuind la evacuarea de răniți, precum și a personalului de pe aerodromurile atacate de către trupele sovietice în ofensivă.

În aceste misiuni, avioanele de transport au fost ținte facile, atât pentru aviația de vânătoare inamică, cât și pentru artileria antiaeriană, adesea revenind la aerodrom cu numeroase lovituri de proiectile și de schije.

Astfel, în amintirile sale, consemnate în anul 2001 într-o carte intitulată „O pasiune de o viață", cu privire la una din misiunile executate pe frontul de la Stalingrad, Mihail Pavlovschi menționa:

„La 7 decembrie 1942, pe un ger de minus 25 grade Celsius, zburând spre Stalingrad, aproape de verticala orașului, ajunsesem la 3.000 metri înălțime când, deodată, echipajul a tresărit la sunetul sirenei de alarmă de la bordul avionului, un Junkers-52, acționată de mitraliorul din spatele fuzelajului, care anunța pericolul. Nici o fracțiune de secundă n-a trecut, când o ploaie de proiectile de toate calibrele a ciuruit avionul, iar pe lângă noi au trecut fulgerător trei avioane de tip american, dar cu steaua roșie pe fuzelaj. Americanii se hotărâseră, deci, să-i ajute pe ruși! Am redus manetele motoarelor și am intrat într-o spirală dezordonată, simulând căderea liberă a avionului, dar cu ochii mari la vitezometru, timp în care am mai fost atacat de câteva ori. Inamicul, satisfăcut de prada <<bănuită sigură>>, a renunțat la atac. După aterizarea la Pitomnic, m-am îngrozit prin ce atac au trecut (și au scăpat) echipajul și avionul nostru. Am făcut în grabă turul avionului pentru a analiza avariile. Elicea de la motorul drept a fost perforată, păstrând o amintire cât o palmă. Un cilindru și țeava de eșapament au fost găurite. Țeava mitralierei a fost atinsă și îndoită de un proiectil, devenind piesă de muzeu în mâna viteazului mitralior de bord, Rădoi. Profundorul a fost perforat și toată suprafața avionului făcută ciur de zeci de proiectile. Recunosc că echipajul, format din cinci membri, a avut mare noroc și a scăpat, ca prin minune, fără nici o rană".

În august 1944, aflat pe aerodromul de la Băneasa, Mihail Pavlovschi a participat la luptele duse împotriva trupelor germane care voiau să ocupe aeroportul.

Timp de 11 ani, în fruntea echipei sportive „Aeronautica", Pavlovschi a participat la concursurile de bob de la Sinaia, ajungând vicecampion național militar la proba respectivă.

După terminarea războiului, între anii 1946 și 1949, cu gradul de căpitan-comandor, Mihail Pavlovschi a fost directorul Aerobazei Băneasa și pilot șef al Aviației Civile.

În cei 35 de ani de zbor, fără nici un accident, Pavlovschi a executat circa 5.000 ore de zbor, iar pentru meritele sale a fost distins cu mai multe ordine și medalii, între care: ordinul „Virtutea Aeronautică" cu spade, clasa Crucea de Aur; ordinul „Coroana României"; ordinul „Steaua României", clasa a V-a.

În anul 1949, după ce timp de patru ani a condus liniile aeriene civile, cu toate greutățile din acel timp, în loc de aprecierile ce pe drept i se cuveneau, autoritățile comuniste, la ordinul consilierilor sovietici, și-au adus aminte că Pavlovschi este basarabean și că, pe frontul de Est, le-a pricinuit rușilor destule „surprize", fapt pentru care, la 13 septembrie 1949, l-au arestat și, fără a fi judecat, a suferit o detenție de cinci ani, mai întâi la închisoarea de la Jilava, apoi la faimosul canal „Dunărea – Marea Neagră".

În anul 1954, la ieșirea din detenție, în foaia de eliberare i se menționa: „Arestat pentru trecerea ilegală a frontierei"! O situație hilară, dacă n-ar fi tragică, pentru că, în realitate, Pavlovschi a fost arestat din propria locuință. În calitatea lui de pilot șef al Aviației Civile, participase la numeroase zboruri peste hotare, fără să se fi gândit însă vreodată a rămâne în străinătate.

N-au avut loc nici un proces, nici o judecată, ci doar bătăi, umilințe și suplicii pentru meritele sale ca aviator militar, combatant în cel de-al doilea război mondial.

După 1954, pentru a-și asigura existența, la fel ca în cazul multor militari și aviatori, cu greu a reușit să se angajeze în cadrul unei cooperative de cartonaje, prestând munci sub demnitatea și pregătirea sa.

Abia după evenimentele din decembrie 1989, recunoscându-i-se meritele, la 7 august 1992, Mihail Pavlovschi a fost înaintat la gradul de general de flotilă aeriană în retragere.

Acum, la împlinirea a 100 de ani de viață, ne bucurăm să-l găsim pe generalul MIHAIL PAVLOVSCHI în deplinătatea facultăților fizice și intelectuale, pe bună dreptate mândrindu-ne cu acest decan de vârstă al aviatorilor români, căruia îi dorim multă sănătate și încă mulți ani de viață, alături de cele două fiice și nepoții pe care îi are.

La mulți ani, domnule general!

Comandor (r)
CONSTANTIN IORDACHE

Sărbătorirea Generalului

O numeroasă asistenţă a fost de faţă la aniversarea celor 100 de ani de viaţă ai ***generalului de flotilă aeriană (r) MIHAIL PAVLOVSCHI.***

Sala de festivităţi a Muzeului Militar Naţional a fost arhiplină, sărbătoritul fiind însoţit de cele două fiice ale sale, de nepotul său şi de foşti elevi din Şcoala de Pilotaj pe care a comandat-o, de foşti subordonaţi, între care şi celebra aviatoare Mariana Drăgescu, nonagenară.

În deschiderea reuniunii, a vorbit generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, care i-a adus un cald omagiu celui pe care l-a numit "un simbol al aviaţiei române, cu care este de-o seamă", ştiut fiind faptul că anul viitor se vor sărbători 100 de ani de la zborul istoric al inginerului Traian Vuia.

Liderul Statului Major al Forţelor Aeriene i-a oferit sărbătoritului o plachetă, nominalizată, a Forţelor Aeriene şi i-a urat multă sănătate.

Preşedintele Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, generalul de armată (r) Marin Badea Dragnea, l-a numit pe generalul Pavlovschi "o personalitate emblematică a oştirii şi a aviaţiei române, brav veteran al celui de-al doilea război mondial", şi i-a adus, la venerabila-i vârstă, omagiul celor 300.000 de veterani şi invalizi de război din A.N.V.R., reprezentând toate armele.

El a evocat episoade din marea bătălie de la Stalingrad, unde l-a cunoscut pe aviatorul Pavlovschi, pe atunci căpitan, comandant al unei unităţi transport aero, cu care a salvat zeci de mii de răniţi şi ostaşi din încercuire.

La acelaşi eveniment s-a referit şi generalul-maior (r) Ion Di Cezare, cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul".

Din partea A.N.V.R., generalul (r) Dragnea i-a oferit sărbătoritului Diploma de Excelenţă şi volumul omagial "Tradiţie şi istorie, 1990 – 2005", editat cu prilejul aniversării a 15 ani de la înfiinţarea A.N.V.R.

Personalitatea celui aniversat a fost evocată şi de generalul-locotenent (r) Iosif Rus, consilier al ministrului apărării naţionale – din partea căruia i-a transmis un călduros mesaj –, preşedintele Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii; colonelul (r) Liviu Vişan, preşedintele Societăţii Scriitorilor Militari, care i-a înmânat Diploma şi Titlul de membru de onoare al Societăţii Scriitorilor Militari; locotenent-colonelul Vasile Popa, şeful Muzeului Militar Naţional; generalul de flotilă aeriană (r) Dan Stoian; profesorul Fidelio Rotvari, preşedintele Asociaţiei Profesorilor de Educaţie Fizică şi Sport, reprezentant al Academiei Naţionale de Educaţie Fizică şi Sport, pe care a absolvit-o, cu diplomă de merit, şi sărbătoritul, care i-a oferit o Cupă Aniversară; comandorul(r) Petru Tămăşdan, fost

pilot de linie, care i-a oferit macheta avionului de transport pe care l-a zburat sărbătoritul; reprezentanţi ai Direcţiei Generale a Aviaţiei Civile; trei tineri piloţi ai companiei TAROM, care, în hazul asistenţei, au declarat că ei toţi, la un loc, nu ajung la 100 de ani cât are sărbătoritul.

În plină desfăşurare a sărbătoririi, a sosit consilierul prezidenţial, general de armată (r) Constantin Degeratu, care a prezentat Decretul prezidenţial prin care generalul de flotilă aeriană (r) Mihail Pavlovschi a fost avansat la gradul de general-maior (r) cu două stele.

În încheiere, comandor (r) prof. univ. dr. Aurel Pentelescu, evocându-l pe sărbătorit, a lansat cartea "Viaţa pământească a Mântuitorului Iisus Hristos", traducere din limba rusă efectuată de Mihail Pavlovschi la vârsta de 98 de ani.

Într-o atmosferă însufleţită, decanului de vârstă al aviatorilor români, singurul pilot militar care a atins o asemenea performanţă, i s-a cântat "Mulţi ani trăiască!"

PETRE BÂNĂ

REMEMBER – LUNA OCTOMBRIE

04.10.1881 – S-a născut, la Craiova, inginerul George (Gogu) Constantinescu. Pe baza principiului sonicității, descoperit de el în 1913, trei ani mai târziu a inventat dispozitivul hidraulic pentru tragerea sincronizată cu armamentul de bord printre palele elicei.

08.10.1909 – În cadrul sărbătorilor ASTRA, de la Brașov, Aurel Vlaicu a efectuat un zbor cu planorul.

18.10.1909 – Aviatorul și constructorul francez Blériot a executat, în premieră, un zbor deasupra Bucureștiului, decolând de pe hipodromul Băneasa, în fața unui numeros public și a familiei regale.

10.10.1910 – Henri Coandă a expus, la Salonul Internațional Aeronautic de la Paris, primul avion din lume fără elice, propulsat reactiv.

17.10.1910 – Din inițiativa Ministrului de Război, a avut loc, în prezența a peste 5.000 de spectatori, primul miting de aviație oficial, pe hipodromul de la Băneasa. A participat Aurel Vlaicu, cu avionul proiectat, construit și pilotat de el.

03.10.1911 – Polihroniade Vacas a executat, cu un avion Farman, primul raid la distanță, în cadrul manevrelor militare, pe ruta București – Buzău – Roman.

23.10.1911 – Sublocotenentul Gheorghe Negrescu a realizat primul record de durată de zbor – două ore și 20 de minute – între satul Sfințești, lângă Roșiori de Vede, și Craiova.

02–05.10.1916 – Subunitățile dislocate pe aerodromurile Băneasa, Pipera, Ciulnița, Budești și Mircea Vodă au efectuat zeci de misiuni, fotografiind pozițiile inamice de pe Frontul de Sud și bombardând vasele inamicului care navigau pe Dunăre.

05–14.10.1916 – Au fost doborâte un avion austro-ungar Hansa Brandemburg și un hidroavion german care bombardaseră Constanța.

12.10.1916 – Marele Cartier General a înființat o escadrilă de vânătoare, dotată cu șase avioane Nieuport BB, având în compunere piloți români și francezi, subunitate pusă la dispoziția armatei ruse.

17.10.1916 – Plutonierul t.r. Nicolae Tănase a bombardat concentrările de trupe din zona Lepnic și Gogolia, iar o formație de cinci avioane, pilotate, între alții, de locotenentul Radu Irimescu (foto sus) și sublocotenentul Constantin Mincu (foto jos) a bombardat gara Șiștov și depozitul de muniții din apropierea acestei localități.

31.10.1916 – Artileria antiaeriană a respins două atacuri ale aviației germane asupra Capitalei.

17.10.1917 – Echipajul format din pilotul Dumitru Rosetti și observatorul Constantin Cristescu a executat un zbor de noapte deasupra Bucureștiului, aflat sub ocupație, lansând manifeste care chemau populația să se ridice împotriva trupelor germane.

25.10.1917 – Plutonierul Ion Muntenescu a angajat lupta cu trei avioane germane, reușind să doboare două aparate Fokker. Este primul pilot cu două victorii omologate în timpul aceleiași lupte aeriene. Două săptămâni mai târziu, cădea la datorie în urma confruntării cu trei avioane. A fost decorat post-mortem cu "Virtutea Militară", cea mai înaltă distincție militară de război pentru subofițeri.

18.10.1920 – S-a înființat, la Pipera, Școala de meseriași militari pentru aeronautică.

01.10.1921 – Echipajul format din locotenentul Ion Sava și căpitanul Ermil Gheorghiu a executat raidul aerian București – Viena – Praga – București.

12.10.1925 – Locotenentul Jean Nicolescu a sărit cu parașuta la mitingul de aviație de la Tecuci, fiind primul aviator român care a efectuat un asemenea salt la un miting,

16.10.1926 – A luat ființă, la București, Asociația Română pentru Propaganda Aviației (A.R.P.A.), care a reușit să-și creeze filiale în aproape toate județele.

11.10.1927 – A fost inaugurată oficial uzina IAR Brașov. Primul consiliu de administrație l-a avut ca președinte pe generalul Constantin Coandă.

10.1928 – Căpitanul Romeo Popescu a stabilit un nou record național de înălțime – 10.518 metri, cu un avion Caudron.

10.1929 – A murit, în urma unei congestii cerebrale, colonelul ing. Ștefan Protopopescu, primul pilot brevetat în România, cunoscut proiectant și constructor de avioane.

22.10.1930 – George Fernic s-a prăbușit în timpul unui miting desfășurat la Chicago, cu avionul "Cruisair", construit pe baza proiectului său.

28.10.1931 – Smaranda Brăescu a sărit cu parașuta de la 6.000 metri înălțime dintr-un avion pilotat de Alexandru Papană, doborând recordul mondial de 5.384 metri deținut de o americancă.

02.10.1932 – Căpitanul Mihail Pantazi, zburând 12 ore cu hidroavionul Messerschmitt M-23, cu rezervoare suplimentare, construit în licență la I.C.A.R. Brașov, a realizat primul record de durată la categoria hidroavioane ușoare.

16.10.1932 – Cu ocazia sărbătoririi a șase ani de la înființarea A.R.P.A., pe aeroportul Băneasa au fost expuse toate avioanele cumpărate prin subscripție publică și a avut loc un miting aerian.

22.10.1933 – Echipajele formate din locotenent-comandorii Mihail Pantazi, Petre Ivanovici, Gheorghe Davidescu, Alexandru Cernescu, Max Manolescu și mecanicul Dumitru Ploieșteanu au efectuat, cu trei avioane de turism ICAR, raidul București – Malakal – Africa Centrală, parcurgând 12.000 km în 12 zile.

27.10.1933 – Irina Burnaia, avocat de profesie, a primit brevetul de pilot sportiv, devenind a treia femeie pilot din țară. Totodată, ea este prima femeie care a efectuat raiduri intercontinentale și prima acrobată participantă la mitinguri aeriene interne și internaționale. De asemenea, se numără printre primele femei pilot care au luat parte la manevre militare (1938 – Galați).

11.10.1934 – La mitingul care a avut loc la Washington, în încheierea Congresului Federației Aeronautice Internaționale, unde a participat ca

invitat, Gheorghe Bănciulescu, deși cu proteze la ambele picioare, a evoluat cu un avion necunoscut, pus la dispoziție de gazde. A executat două game de acrobație la joasă înălțime, după care a aterizat direct din glisadă, uimind asistența.

07.10.1935 – A luat ființă aerodromul din Roșiori de Vede.

10.1938 – Flotila de Hidroaviație a participat la manevrele militare încheiate, din păcate, cu un bilanț trist: decesul comandorului Constantin Negru și a încă alți 10 aviatori, aflați la bordul a trei hidroavioane surprinse de furtună.

01.10.1939 – În cadrul Școlii Superioare de Război s-a înființat o secție de aviație, în vederea pregătirii cadrelor de comandă și stat major din această armă.

02.10.1939 – Pentru întărirea frontierei de nord după ocuparea Poloniei, Marele Stat Major a pus la dispoziția Grupului operativ "Maramureș" un Comandament Aero de Corp de Armată, cu o escadrilă de legătură, două de observație, două de vânătoare, precum și cinci subunități de artilerie antiaeriană.

16.10.1940 – A fost desființat Ministerul Aerului și Marinei, în locul acestuia reînființându-se, separat, Subsecretariatul de Stat al Aerului, subordonat Ministerului de Război. În noua structură intrau Comandamentul de aviație, Comandamentul artileriei antiaeriene, trei regiuni aeriene cu câte 3–4 flotile, aviația civilă de transport.

16.10.1941 – Trupele române au cucerit orașul Odessa. Grupul 7 Vânătoare, care a dus greul primelor lupte, a rămas cu trei avioane, din 36, fiind trimis în țară pentru refacere.

01.10.1944 – Forța combativă a artileriei antiaeriene era de 24 baterii grele și 32 baterii ușoare, patru baterii de mitraliere și patru de proiectoare – în Transilvania, iar în Muntenia și Oltenia – 50 de baterii grele, 39 ușoare, o baterie de mitraliere și 11 de proiectoare.

26.10.1944 – Corpul Aerian Român a început acțiunile de luptă în Ungaria.

25.10.1944 – Pentru desăvârșirea eliberării teritoriului național de sub ocupația horthysto-hitleristă, de la 5 septembrie și până la această zi istorică, în apărarea antiaeriană a teritoriului și sprijinul trupelor terestre au acționat 62 de baterii din brigăzile 1 și 2 artilerie antiaeriană.

15.10.1948 – S-a înființat Grupul de Zbor – cu un număr record de elevi, 437 – în cadrul Centrului de Instrucție al Aviației, de la Tecuci, în scopul pregătirii în zbor a elevilor pe avioane militare.

12.10.1950 – Prin ordinul Marelui Stat Major, a fost înființată, la Târgu Jiu, Brigada 4 Artilerie Antiaeriană, opt zile mai târziu constituindu-se, la Someșeni–Cluj, Brigada 5.

15.10.1950 – A fost creată Școala Militară de Ofițeri Meteo.

01.10.1952 – Pe aerodromul Clinceni, piloții Diviziei 23 au început cursul de trecere pe avionul cu reacție.

28.10.1952 – A avut loc prima interceptare de noapte, în condiții meteorologice grele, a unei ținte reale, de către maiorul Dumitru Balaur, cu avionul reactiv IAK-23. Un rol important în această acțiune, desfășurată în premieră, l-a avut navigatorul cu dirijarea, locotenentul Ion Clenciu.

10.10.1953 – Trupele radiotehnice, în curs de constituire, dispuneau de șapte batalioane OILA, compuse din 20 de companii și posturi, care, ulterior, au fost transformate în noduri și posturi radiotehnice. În același an, fuseseră calificați 36 de radiolocatoriști. Pe toate aerodromurile aviației militare și în diferite localități propice supravegherii spațiului aerian de pe suprafața teritoriului național, au fost înființate subunități radiotehnice.

10.10.1958 – Ca urmare a reducerii cadrelor din aviația militară, au rămas numai două școli sportive de zbor și șase de zbor fără motor.

01.10.1959 – A început școlarizarea piloților pentru transportul aerian civil, în cadrul Școlii Militare de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu". Absolvenții primeau gradul de locotenent în rezervă.

13–21.10.1960 – Au fost executate, cu rezultate foarte bune, în poligonul Asuluk (URSS), primele trageri de luptă cu rachete antiaeriene ale militarilor români din noua armă.

14.10.1961 – Colonelul Octavian Băcanu a doborât, cu un IAR-814, recordul mondial de distanță în circuit închis pentru avioane ușoare, record omologat de Federația Aeronautică Internațională. A parcurs 4.463 km în 20 de ore și 41 de minute.

01.10.1964 – Școala Militară de Maiștri de Aviație "Traian Vuia" din Mediaș a început să pregătească personal tehnic pentru TAROM.

10.10.1969 – Colonelul inginer Stelian Doljanu a conceput, proiectat și construit un simulator de zbor acrobatic cu trei grade de libertate, care permitea o rotație completă în jurul oricărei axe.

01.10.1971 – S-a înființat la Boboc–Buzău, Școala Superioară de Aeronautică Civilă, director fiind colonelul Aurel Pruia.

23.10.1972 – Aviația Civilă a trecut în subordinea Ministerului Apărării Naționale.

REMEMBER – LUNA OCTOMBRIE

01.10.1976 – S-a înființat, la Titu, Regimentul 61 Elicoptere, dotat cu aparate IAR-316 B. Primul comandant a fost colonelul Ștefan Petrescu.

10.1980 – La Otopeni, s-a organizat prima expoziție tehnică de aviație, în cadrul căreia s-au executat zboruri demonstrative.

13.10.1986 – Pe aerodrmul Tecuci s-au înființat Escadrilele 141 și 183 Elicoptere, dotate cu aparate IAR-330 și IAR-316 B.

25.10.1996 – Cu prilejul Zilei Armatei României, două echipaje americane au adus în țara noastră primul avion C-130 B "Hercules", destinat instruirii aviatorilor militari români.

13–24.10.1997 – Primul zbor transatlantic al unei aeronave C-130 Hercules, aparținând Forțelor Aeriene Române. Cele două echipaje românești care au trecut Oceanul Atlantic au fost comandate de căpitan-comandorii Florin Călin și Florian Costache.

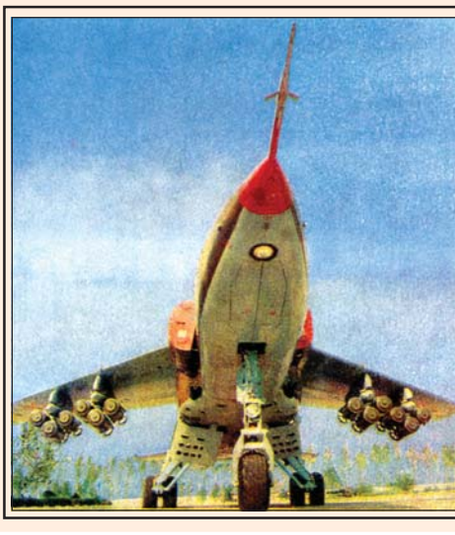
24.10.1997 – A fost omologat radarul START-1M.

10.1998 – La baza aeriană Reims (Franța), alături de avioane de luptă Mirage, în cadrul exercițiului comun "VOLFAC", au acționat și supersonicele românești MiG-21 LanceR.

10.2001 – Au intrat în înzestrare stațiile radio HARRIS.

05.10.2002 – La baza aeriană Saint-Dizier, din Franța, s-a încheiat cea de-a șasea ediție a exercițiului multinațional "Cooperative Key 2002". Aviația militară română a participat cu 64 de militari, trei avioane MiG-21 LanceR, două elicoptere IAR-330 SOCAT și o aeronavă de transport C-130 "Hercules".

01.10.1974 – Avioanele de școală IAK-18 au fost înlocuite cu aparate de tipul IAR-823.



31.10.1974 – Un moment de referință în istoria aeronauticii naționale. Primul avion de vânătoare cu reacție românesc, IAR-93, construit în colaborare cu Iugoslavia, a efectuat întâiul său zbor, pe aerodromul Bacău, zbor încheiat cu deplin succes. Atât aparatul, cât și omul de la manșă – experimentatul căpitan-comandor Gheorghe Stănică – au îndreptățit speranțele într-o aeronavă militară performantă, care se bucură și astăzi de unanime aprecieri.

Documentar realizat de comandor(r) PETRE BÂNĂ

LUPTĂ SAU FUGI!

Stresul face parte din viaţa fiecăruia dintre noi, cu atât mai mult din viaţa unui manager, din perspectiva responsabilităţii sale de a se lupta, zi de zi, cu acele situaţii nedorite care afectează eficienţa oamenilor în îndeplinirea sarcinilor de serviciu. Există, însă, probleme a căror rezolvare implică o abordare cât se poate de elegantă, în care managerul este nevoit să facă apel la întreaga sa măiestrie diplomatică. Imaginaţi-vă, spre exemplu, că sunteţi pus în postura de a transmite unuia dintre subordonaţii dumneavoastră că funcţia sa a fost desfiinţată şi că are la dispoziţie două săptămâni pentru a-şi căuta un nou loc de muncă. Evident că doza de stres asociată unor astfel de cazuri este considerabil mai mare.

Pentru a evita stresul excesiv, unii manageri au tendinţa de a ignora anumite probleme, în speranţa că acestea se vor rezolva de la sine, o dată cu trecerea timpului. Practica, însă, ne învaţă că acest lucru se întâmplă extrem de rar. Cunoscând această realitate, un bun manager îşi asumă responsabilitatea şi trece la acţiune, rezolvând toate problemele, pe măsură ce acestea apar. Ce facem însă cu stresul, a cărui acumulare ne afectează, pe termen lung, sănătatea şi performanţele?

Identifică inamicul!

Primul indiciu care ne arată că o persoană este pe punctul de a ceda sub presiunea stresului este schimbarea comportamentului său. O persoană este serios afectată de stres dacă:

- A devenit irascibilă, se enervează sau intră în panică la cele mai mici probleme;
- Are mai puţină energie decât de obicei, realizând mai puţine lucruri în acelaşi interval de timp;
- Critică aspru anumite lucruri pe care în mod normal le-ar accepta;
- Pare mai tot timpul tristă şi nefericită.

Pentru a face faţă cu succes stresului, este esenţial să-i identificăm, în primă instanţă, cauza. Principalii agenţi stresanţi sunt:

- **Factorii motivanţi proprii:** forţe interne care ne determină să cerem tot mai mult de la noi înşine, uneori excesiv de mult (ex: perfecţionismul, dorinţa de a fi pe placul celorlalţi etc);
- **Presiunile la locul de muncă:** standarde mult prea ridicate, munca în condiţii de permanentă schimbare, nesiguranţa locului de muncă, prea multe responsabilităţi, munca în echipă cu o persoană antipatică etc;
- **Evenimentele din viaţa personală:** decese, divorţuri, datorii, schimbări importante etc.

Atacă! Pe toate fronturile

Vestea bună este că există numeroase metode, pe cât de uşoare, pe atât de eficiente, pentru combaterea stresului. Iată câteva dintre acestea:

- **Relaxează-te!** Citeşte o carte. Ascultă o melodie liniştitoare. Uită-te la televizor. Utilizează aromoterapia.
- **Trăieşte sănătos!** Fă-ţi un program pentru somn (7-8 ore zilnic) şi respectă-l cu stricteţe. Nu mânca pe fugă sau în timp ce lucrezi. Acordă timp intereselor tale personale. Ieşi cu prietenii.
- **Fă mişcare!** Mergi în pas vioi, 20 de minute zilnic. Redescoperă plăcerea unei călătorii cu bicicleta. Organizează ieşiri în aer liber.
- **Fii înţelept!** Recunoaşte-ţi limitele. Acceptă-ţi defectele. Evită persoanele care te deranjează. Învaţă să spui nu.
- **Fii optimist!** Aminteşte-ţi că ai puterea să controlezi fiecare aspect al vieţii tale. Nu eşti o frunză în bătaia vântului...

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

www.psihoteste.ro

Secţiunea COMUNICARE:
"Cum abordezi conflictele?"
"Reuşeşti să-ţi păstrezi cumpătul?"
Secţiunea CARIERĂ:
"Cum faci faţă situaţiilor ieşite din comun?"
"Cum depăşeşti dificultăţile?"

Înţeleg faptul că stresul îi poate împiedica pe oameni să fie raţionali?

Italienii au avut parte,
sub clanul Borgia,
de trei decenii terifiante,
război, teroare, crimă...
şi au inventat RENAŞTEREA!
Elveţienii, în schimb,
s-au bucurat de
o jumătate de secol
de pace şi democraţie...
şi au inventat...
CEASUL CU CUC!

Orson Welles

Teama de a pierde controlul
a ucis multe proiecte îndrăzneţe
care ar fi putut schimba lumea.

Ann Richard

Nu crede
în miracole.
Bazează-te
pe ele!

Murphy

Sunt tot timpul obosit
fără să am vreun motiv?

Efectele stresului asupra organismului uman

- adrenalina goneşte prin corp, pregătindu-l pentru un exerciţiu fizic intens;
- în sânge este eliberată endorfina, substanţă asemănătoare morfinei, cu scopul de a vă împiedica să simţiţi durerea;
- creşte viteza de prelucrare a datelor de către creier, până când acesta încetează să mai fie cu adevărat funcţional.

Amân confruntarea cu anumite probleme?

Ignor anumite probleme, în speranţa că ele vor dispărea?

ANXIETATE = o teamă ascunsă că ceva îngrozitor este pe cale să se sau să ţi se întâmple.

STRES PROFESIONAL = presiune fizică şi mentală indusă de anumiţi factori care se manifestă în mediul de lucru.

DEPRESIE = sentimentul de a fi într-un tunel al cărui capăt nu se zăreşte.

ATITUDINE POZITIVĂ = convingerea că eşti capabil să te descurci onorabil cu toate solicitările apărute la un moment dat.

Învaţă să respiri!

Îţi poţi da seama dacă respiri corect, respirând adânc, după ce îţi aşezi o mână pe stomac şi cealaltă pe piept. Dacă amplitudinea mişcării stomacului este mai mare decât cea a pieptului, este bine.

Realizez faptul că micile necazuri zilnice au un efect dăunător asupra mea pe termen lung?

Sunt hotărât să iau măsuri imediate pentru a reduce nivelul stresului din viaţa mea?

Cel ce zâmbeşte
atunci când lucrurile
merg prost
s-a gândit deja
pe cine să dea vina.

Murphy

Relaxează-te!

Aşezat comod într-un scaun, tensionează-ţi şi relaxează-ţi muşchii, începând de la gambe şi urcând încet. Insistă pe relaxarea umerilor, a mâinilor şi a stomacului.
Păstrează în minte senzaţia relaxării.

Înţeleg că stresul prelungit expune la îmbolnăvire organismul uman?

Când traversezi un teren accidental,
te poţi aştepta la un atac prin surprindere.

*

Atunci când ostaşii se află în situaţii disperate,
îşi pierd sentimentul de frică.
Dacă nu există loc de refugiu,
ei vor rezista ferm şi vor lupta cu dârzenie.

Sun Tzu

CONCURS

Sandra MEDIATOR a fost numită manager al departamentului de publicitate al unei companii producătoare de telefoane mobile. Ea are în subordine şapte oameni, despre care i s-a spus că nu se împacă prea bine între ei. Bazându-se pe talentul său de a se înţelege bine cu semenii, ea a apelat la calea prieteniei pentru a spori coeziunea echipei. Deşi, în discuţiile individuale, toţi membrii echipei se declarau mulţumiţi de stilul său managerial, ei o combăteau adesea, erau necooperanţi şi nu păreau dornici să se ajute unul pe altul atunci când sarcinile de serviciu erau inegale. Pentru a finaliza la timp proiectele departamentului, Sandra a fost nevoită să recurgă la autoritate, forţându-şi angajaţii să colaboreze, în vederea atingerii obiectivelor. Rezultatele bune obţinute nu îi aduc însă nici o satisfacţie, ştiind că această atmosferă de lucru nu poate fi eficientă pe termen lung. Trebuie să facă ceva pentru a crea o atmosferă plăcută la locul de muncă.

O puteţi ajuta cu un sfat?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

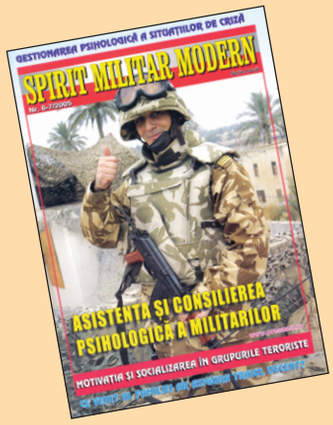
Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 51 a fiecărei ediţii a revistei *"CER SENIN"*.

Sunteţi talentat
şi nu luaţi nici măcar salariu de merit?
Dovediţi-o!
Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

BOGAT CONȚINUT ȘTIINȚIFIC

Este ideea care transpare după parcurgerea numerelor 6–7/2005 ale revistei **„Spirit militar modern”.** Începând cu interviul acordat de **generalul de brigadă dr. Ioan Sabău** șefului Trustului de Presă al Armatei, **colonelul dr. Ion Petrescu,** și încheind


GESTIONAREA PSIHOLOGICĂ A SITUAȚIILOR DE CRIZĂ
SPIRIT MILITAR MODERN
ASISTENȚA ȘI CONSILIEREA PSIHOLOGICĂ A MILITARILOR
MOTIVAȚIA ȘI SOCIALIZAREA ÎN GRUPURILE TERORISTE

cu prezentarea unor cărți cu tematică, evident, militară.

Seria **„Studii, articole”** este bine susținută de specialiști în psihologie și sociologie militară, cu materiale despre asistența și consilierea psihologică a militarilor, gestionarea psihologică a situațiilor de criză, motivația și socializarea în grupurile teroriste, influența evaluării în motivarea pentru cariera militară, sindromul soldatului devotat, impactul incertitudinii asupra deciziei militare ș.a., toate aceste materiale fiind ilustrate cu imagini dintre cele mai elocvente.

Colonelul (r) Remus Macovei aduce și el o corectivă la ceea ce mulți dintre noi fuseseră îndoctrinați, în pofida unor adevăruri istorice evidente. Mitul dezmințit în această ediție a revistei este acela că armata nu a tras niciodată în popor, ci numai jandarmii, forțele polițienești. Exemplul cel mai cunoscut este legat chiar de Ion Antonescu, în vremea când, sublocotenent fiind, la Galați, a dat ordin, la 12 martie 1907, unui detașament de 12 soldați să execute foc asupra câtorva sute de răsculați, înregistrându-se 15 morți și 20 de răniți. La Lupeni, pe 6 august 1929, militarii au omorât 21 de muncitori și au rănit alți 50. Să scriem istoria așa cum a fost! Ajunge câtă minciună s-a difuzat (și se mai difuzează încă!) pe toate canalele în această țară.

Interesant documentarul **Deliei Petrescu** despre Garda Elvețiană Pontificală.

NOBLEȚEA OBLIGĂ

Ți se umple sufletul de bucurie când vezi câtă măiestrie, artă, pasiune, și, bine-înțeles, muncă, trebuie contopite pentru a încredința luminii tiparului, ca să folosesc o expresie îndelung șlefuită, o bijuterie de revistă, cum este **„Viața Militară“.** Fiindcă numărul 3 din acest an al respectivei publicații este foarte reușit. Ca și cele anterioare de altfel.

Iată că numai după câteva numere de la reapariție – și anume cinci – prestigioasa revistă, în noua serie, duce cu succes mai departe tradiția Vieții Militare, la care au lucrat sau publicat, timp de decenii, iscusiți condeieri ai literaturii militare. Toată lauda celor ce s-au luptat pentru reînvierea revistei „Viața Militară“, pe care unii au vrut-o îngropată pentru totdeauna. Sunt prea multe publicații militare, așa s-a spus în câteva rânduri și au fost desființate reviste și gazete de armate, de armă, de pură specialitate, apoi, după ce s-a realizat că se comisese o mare greșeală, s-a revenit asupra deciziei. Un bun argument, adânc înrădăcinat în realitate, este acela că o revistă – depozitara atâtor gânduri, sentimente, fapte – rămâne o cronică peste ani și prin ani a unor vremuri altfel uitate. Încă o dată, felicitări celor ce s-au bătut pentru această revistă, celor ce trudesc la ea. Că nu-i de colea să ai un interviu de o asemenea

amploare și cu atâtea cohorte de idei ca acela pe care **locotenent-colonelul Dan Gîju,** redactorul șef, l-a luat **președintelui Uniunii Scriitorilor, prof. Nicolae Manolescu,** să-l însoțești, prin noianul de amintiri, pe cel ce a fost zeci de ani artistul fotoreporter Iulian Marinof, laureat al mai multor concursuri internaționale de fotografie cu tematică militară, ori să afli confesiunile remarcabilului artist **Tudor Gheorghe** despre stagiul său de terist și urmele frumoase pe care armata le-a lăsat în inima, conștiința și prestația sa artistică. De asemenea, cititorii acestei ediții mai pot afla părerile lui Liviu Rebreanu despre reportajul de război, conținutul procesului-verbal de omologare a avionului Vlaicu 1 și alte informații interesante despre celebrul inventator.

Nu în puține rânduri mi-a fost dat să vibrez la citirea paginilor de literatură scrisă de militari, scriitori consacrați sau debutanți. Se poate întâmpla oricui trăiește, simte și iubește armata.

LUMINILE ȘI UMBRELE ISTORIEI

Numărul 35 al apreciatei reviste **“Orizont Aviatic”** continuă serialul **„Pace nedreaptă și teroare stalinistă pentru poporul român”,** realizat de **generalul de flotilă aeriană (r) conf. ing. Dan Stoian,** cu studiul consacrat participării armatei române la campania din anul 1942, un spațiu larg acordându-se marii bătălii de la Stalingrad, unde, ca și la Cotul Donului, Armata Română a suferit grele pierderi, o bună parte din efectivele marilor unități căzând în prizonierat.

Iată că sunt întoarse pe toate fețele și perioadele nefaste din istoria armatei, nu numai anii ei de glorie, de biruințe. Pentru luare aminte și învățătură.

Autorul, veteran de război, fost pilot, cu gradul de locotenent, în Grupul 5 Bombardament „Junkers-88", face o analiză temeinică, riguroasă a situației frontului, a cauzelor care au dus la înfrângerile suportate de oștirea română, alături de armatele germană, ungară, italiană angajate în celebra bătălie. Cu forța argumentelor unui veritabil istoric, Dan Stoian aduce în fața cititorului mărturii zguduitoare ale uneia din cele mai nefericite participări a armatei române la un conflict militar de o amploare considerabilă, obligată de presiunile germane să lupte „oricum și oriunde”, slab echipată și dotată, insuficient sprijinită, cu efective de două-trei ori mai mici decât forțele sovietice.

Având în vedere statutul țării noastre la sfârșitul războiului – deși România a contribuit la scurtarea conflagrației cu șase luni, a fost tratată, în final, ca o țară învinsă, aplicându-i-se, fără drept de apel, statutul de „capitulare fără condiții”, cu datoriile de război majorate de două-trei ori –, autorul consideră că ar fi mai potrivit ca românii să comemoreze acest moment, decât să-l sărbătorească.

Revista dedică o pagină unuia din eroii reportajelor noastre – **nea Fane Alexandrescu,** fost pilot de vânătoare-bombardament pe MiG-15 și MiG-17, și apoi pilot de linie, comandant de detașament la aviația de transport –, despre care **Ioan Chereches** a scris o carte intitulată **„Mareșalul” din Băneasa.** Cu harul său narativ, cu care a încântat mii de călători, căpitan-comandorul (r) Ștefan Alexandrescu, unic în aviația română prin ideea pe care a avut-o, de a le relata, în timpul zborului, pasagerilor, cele mai semnificative cunoștințe despre traiectul parcurs, a dat, cu siguranță, conținut bogat și substanță selectă paginilor lucrării menționate, din care sunt rezumate și în revistă câteva episoade.

Bine conturat, pornind de la o carte autobiografică, destinul **comandorului (r) Mihail Nicolau,** despre care și revista noastră a scris în câteva rânduri, atunci când i-a apărut lucrarea **„Schimbare de destin”** și, în fiecare an, cu ocazia organizării, de către el, alături de mult regretata sa doamnă, actrița Constanța Nicolau, a întâlnirilor promoției 10 mai 1945, „Promoția Păcii”. Este meritul lui **Cornel Marandiuc,** artizanul revistei „Orizont Aviatic”, de a-i face un portret complex acestui împătimit al zborului și al poeziei, ca și al **comandorului (r) Constantin Iordache,** care prezintă un coleg de promoție al lui Nicolau, pe binecunoscutul **comandor (r) Valer Bruchental,** instructor de zbor pe avioane cu reacție a zeci de promoții de piloți militari, inclusiv al autorului acestor rânduri.

Istoricul Vasile Tudor, autor a numeroase articole despre aviatori, precum și al excelentei cărți **„Constantin <<Bâzu>> Cantacuzino – prințul așilor”,** relatează, în penultima pagină a revistei, despre prima victorie aeriană a aviației române, fapt petrecut la 9 mai 1917, la Coțofenești. Echipajul care a intrat în istorie pentru acea bravură era format din locotenent Petre Ioanin, pilot, și sublocotenent I. Darian, navigator.

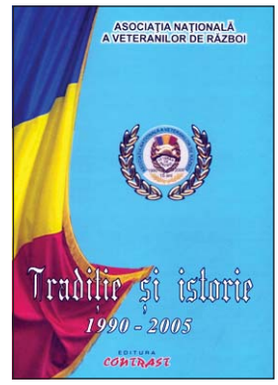
UN VOLUM DE EXCEPȚIE

Festivitatea aniversării, la Palatul Cercului Militar Național, a 15 ani de la înființarea Asociației Naționale a Veteranilor de Război a fost marcată și de un eveniment editorial: lansarea cărții **„Tradiție și istorie, 1990–2005",** apărută în **Editura Contrast,** sub egida A.N.V.R.

Lucrarea, apreciată ca un volum monumental – nu doar pentru că s-a vrut a fi un omagiu la importanta sărbătoare, ci datorită bogatului ei conținut, manierei în care a fost realizată –, a luat naștere, asemenea tuturor celor nouă volume din ciclul **„Veteranii pe drumul onoarei și jertfei”,** la inițiativa liderului național al A.N.V.R., **generalul (r) Marin Badea Dragnea.**

Coordonatorul cărții, **generalul de brigadă (r) prof. Ilie Stoleru,** care semnează, alături de generalul președinte, de **generalul-maior (r) Gheorghe Ioniță** ș.a. capitole importante din lucrare, a dovedit, pe întreg parcursul elaborării ei, o deosebită rigoare științifică, un dezvoltat simț al răspunderii față de calitatea volumului.

Structurată pe șase părți, iar majoritatea dintre acestea pe capitole, cartea abordează



probleme privind organizarea și constituirea A.N.V.R. – a filialelor din județe și sectoarele Capitalei, precum și a asociațiilor afiliate –, legile și alte acte normative elaborate în această perioadă, activitatea de conducere, relațiile de colaborare în cei 15 ani de existență, prezența veteranilor în viața publică și un segment de istoriografie și memorialistică, în care **generalii veterani Victor Atanasiu, Gheorghe Ioniță, Mircea Acojocăriței** – fost pilot de război –, în frunte cu regretatul **general-locotenent (r) Vasile Bărboi,** emit o serie de considerații referitoare la participarea Armatei Române la cel de-al doilea război mondial.

Prefața, Argumentul, Unele concluzii, Postfața și Anexele, în care sunt incluse principalele legi și acte normative, Statutul A.N.V.R., discursuri și alocuțiuni rostite de înalte personalități cu diverse prilejuri, când s-au aflat la evenimente ale veteranilor, ordinele și medaliile conferite ostașilor care au luptat în cel de-al doilea război mondial, numeroase fotografii, întregesc conținutul cărții conferindu-i, în același timp, varietate și utilitate. Cititorul poate afla, spre exemplu, adresele filialelor și asociațiilor/organizațiilor afiliate.

Pentru a i se asigura un circuit internațional, volumul beneficiază de rezumate în limbile engleză, franceză, germană și rusă.

Lucrarea, așa cum se menționează în dedicație, se adresează, în primul rând, bravilor veterani de război, adevărate legende vii ale faptelor de eroism și jertfă ale oștirii române, vitejilor invalizi de război, care întruchipează în sensul cel mai înalt ideea de sacrificiu pentru patrie, vrednicelor văduve de război și văduve de veterani de război, care au îndurat nenumărate suferințe așteptând cu devotament, răbdare și speranță întoarcerea de pe front a soților lor.

Este de semnalat, de asemenea, între altele, faptul că fiecare filială din țară și asociație/organizație afiliată la A.N.V.R. se bucură de o prezentare aparte. Unele poezii, remarcabile prin conținutul și fiorul lăuntric ce îl trezesc, sporesc zestrea sentimentală a lucrării.

ȘTIINȚA ȘI ARTA COMUNICĂRII

Cadru didactic militar, **profesor universitar doctor Vasile Marin** ne propune o lucrare ce abordează multiplele fațete ale comunicării, rezultat, cum ne anunță în Prefață, al unui îndelungat proces de acumulare, sedimentare și rulare, în cadrul activității sale de dascăl, a cunoștințelor referitoare la acest domeniu de importanță încă insuficient motivată și înțeleasă în viața noastră cotidiană.

Într-adevăr, cartea este scrisă, așa cum menționează și autorul, într-un limbaj accesibil și se adresează unui public larg, constituindu-se, totodată, alături de latura informațională, într-un autentic și benefic ghid la îndemâna celor ce intenționează și doresc să-și perfecționeze procesul comunicațional, să-l transforme într-un instrument eficient de interrelaționare, de cooperare și de colaborare, atât în viața privată, cât și în activitatea profesională.

Pentru cine a înțeles, de la sine, sau constrâns de împrejurări, că fără a stăpâni tainele științei comunicării nu poți coexista la nivelul corespunzător în mediul avansat al societății și nu numai, parcurgerea filelor acestei cărți este absolut necesară. Cu atât mai mult cu cât fiecare din cele șase capitole te atrage, te îndeamnă să mergi mai departe, să dezlegi noi taine, noi repere utile, chiar și în comunicarea simplă, banală, de zi cu zi.

Primul dintre ele se referă, firesc, la aspectele teoretico-funcționale ale comunicării, cel de-al doilea vizează interacțiunea și tipologia în acest domeniu, iar următoarele două – construcția și formele comunicării. Penultimul și ultimul capitol, intitulate „Comunicarea și manipularea”, respectiv „Comunicarea și mass-media”, nu mai au, credem, nevoie de comentariu.

În concluzie, o carte binevenită pentru studenții de la facultățile de profil, cărora autorul le face un prețios dar prin eleganța, profunzimea și largul suport bibliografic cu care și-a blindat pledoaria, un îndrumar util celorlalți cititori, un bun tratat de cultură

generală. Fiindcă, așa cum spune evanghelistul Ioan „La început era Cuvântul și Cuvântul era cu Dumnezeu și Dumnezeu era Cuvântul”. Nici că se putea un motto mai potrivit. Felicitări, dom' profesor!

Pagini realizate de comandor (r) PETRE BÂNĂ

CĂPITAN AVIATOR CONSTANTIN BÂZU – CANTACUZINO

Duminică, 30 octombrie 2005, orele 11.00, în localitatea Jilavele, județul Ialomița, a avut loc un reușit ceremonial de dezvelire a bustului căpitanului aviator Constantin Bâzu-Cantacuzino, monument realizat și prin contribuția cadrelor militare din structurile Statului Major al Forțelor Aeriene.

La această activitate, Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc, în colaborare cu Primăria comunei Jilavele, a contribuit la organizarea și buna desfășurare a ceremonialului, asigurând garda militară și onorurile specifice acestui tip de activitate.

La festivitate au participat cadre din partea conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene – generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală și locotenent-colonelul Nica Romeo–, cadre din structurile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene, reprezentanți ai Consiliului Județean Ialomița, ai Asociației Naționale a Veteranilor de Război, filiala Ialomița, sub conducerea generalului de brigadă (r) Slujitoru Ion, dar și reprezentanți ai Ligii Aeriene Române, conduși de generalul–maior (r) Ion Di Cezare.

După ce a fost dezvelit frumosul monument, de către generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, împreună cu primarul comunei Jilavele, Nicolae Stoene, un sobor de preoți a oficiat o slujbă religioasă, în fața monumentului închinat "Prințului Așilor". Au urmat scurte alocuțiuni despre însemnătatea momentului, pentru ca în final să aibă loc depuneri de coroane și un scurt program artistic, oferit de Corul de copii ai Școlii generale Jilavele. În continuare, oaspeții au participat la Simpozionul Bâzu, organizat la Casa de cultură a Comunei Jilavele, unde, rând pe rând, oficialități, oameni de carte și prieteni ai pilotului român, au vorbit elogios despre cel mai talentat Icar român, care a dovedit în toate împrejurările că dragostea de neam și țară, alături de onoarea înaintașilor, au fost mai presus decât propria-i viață.

În cuvinte emoționante, profesorul Ion Alexandrescu, inițiatorul construirii acestui monument, a reliefat cele mai importante momente din viața și activitatea ilustrului prinț, aviator și patriot desăvârșit.

La finalul activității, generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, reprezentantul Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, i-a înmânat profesorului Ion Alexandrescu, absolvent al Școlii de Meseriași ai Aeronauticii, promoția 1946, o Monografie a Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, ca simbol al prețuirii contribuției sale la păstrarea tradițiilor militare românești.

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU
Ofiţer de relaţii publice

C E R S E N I N

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAŢIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAŢĂ
e-mail: morzeata @ roaf.ro

Membri

general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de brigadă MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolae@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
e-mail: mig_twenty_one@yahoo.co.uk

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

căpitan-comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@yahoo.com

Coperta 1
Fotoreportaj "Cooperative Sarex – 2005", România

Coperta 4
MiG-21 LanceR şi Tornado GR-4 deasupra Dobrogei – "LONE FOIL – 2005"
Foto: David Whittaker-Smith

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231.53.82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@yahoo.com

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU;
e-mail: cipbrasoveanu@yahoo.com

REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
e-mail: petre_bana@yahoo.com

NICOLAE RADU;
e-mail: niky_radu@yahoo.com

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULŢĂNOIU;
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

ADMINISTRATOR:
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4576/2005

6824
6824
6487
9526